

Л. М. Гольдмерштейнъ.
ПОМ. ПРИС. ПОВѢРЕННАГО.

МОРСКОЕ ПРАВО

РОССІИ, ГЕРМАНІИ, ФРАНЦІИ, АНГЛІИ и ШВЕЦІИ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Изданіе Я. А. Канторовича.
1903.

Изданія Я. А. КАНТОРОВИЧА.

Сборникъ опредѣленій 1-го Департамента Прав. Сената по городскимъ и земскимъ дѣламъ, съ 1891 г. по 1900 г. (2483 опредѣленій), съ прилож. алфавитнаго указателя. Составилъ *Я. А. Канторовичъ.* Спб. 1902 г. Ц. 6 р. 50 к.

Законы о состояніяхъ. (Св. зак. т. IX, изд. 1899 г. съ допол. узакон. по 1 Іюля 1901 г.). Съ разъясненіями, извлеченными изъ: кодификаціонной объяснительной записки къ законамъ о состояніяхъ 1899 г.,—указовъ 1-го Департамента Прав. Сената,—рѣшеній касац. Д—овъ и Общихъ собраній Прав. Сената,—циркуляровъ и распоряженій Министерства Вн. Дѣлъ,—указовъ и циркуляровъ Святѣйшаго Синода; съ приложеніемъ **алфавитнаго предметнаго указателя.** Составилъ пом. прис. повѣр. *Я. А. Канторовичъ*, подъ редакціею юрисконсульта Мин. Вн. Дѣлъ *Я. А. Плющевскаго-Плющика.* Спб. 1901 г. Ц. 4 р., въ переплетѣ 4 р. 50 к.

Сборникъ узаконеній и разъясненій по Нотаріальной части съ приложеніемъ алфавитнаго указателя и образцовъ актовъ и нотаріальнаго дѣлопроизводства. Составили Члены Суда *А. Ф. Михневичъ* и *Н. Н. Товстолѣсъ.* Спб. 1902 г. Ц. 3 р., въ переплетѣ 3 р. 50 к.

Русскій Нотаріатъ. Исторія Нотаріата и дѣйствующее Нотаріальное положеніе (Пособіе къ изученію русскаго нотаріальнаго права). Составилъ пом. прис. повѣр. *А. М. Ѳемелиди.* Спб. 1902 г. Ц. 1 р.

Уставъ строительный, (Св. Зак. т. XII ч. I изд. 1900 г.), съ разъясненіями Правит. Сената, циркулярами Мин. Вн. Дѣлъ и извлеченіями изъ другихъ частей Св. Зак. и Полн. Собр. Зак. и съ приложеніемъ алфавитнаго указателя. Составилъ *О. П. Бертинскій.* Спб. 1902 г. Ц. 1 р. 50 к. въ переплетѣ—1 р. 80 к.

Новый Уставъ о Гербовомъ сборѣ, (Высоч. утвержд. 10 Іюня 1900 г.) съ разъясненіями, извлеченными изъ: Представленія Министерства Финансовъ,—Журналовъ Государств. Совѣта,—Опредѣленій Правит. Сената, и съ приложеніемъ: **Алфавитнаго указателя,** и опубликованныхъ Мин. Фин. Инструкцій о примѣненіи гербоваго устава и циркуляровъ. Составилъ *А. Е. Яновскій.* 2-ое изд. Спб. 1901 г. Ц. 1 р. 50 к., въ переплетѣ 1 р. 80 к.

Алфавитный перечень бумагъ, актовъ и документовъ, подлежащихъ гербовому сбору и изъятыхъ отъ него. (Оффиц. изд.). Ц. 50 к.

Основныя начала русскаго торговаго права. *А. М. Ѳемелиди.* Спб. 1902 г. Ц. 1 р. 50 к.

Новый вексельный уставъ, съ приложеніемъ алфавитнаго указателя. Спб. 1902 г. Ц. 30 к.

Положеніе о взаимномъ страхованіи отъ огня, съ разъясненіями Сената и цирк. Мин. Вн. Дѣлъ. Составилъ *Н. В. Моисеенко-Великій.* Спб. 1902 г. Ц. 50 к.

Наказъ чинамъ фабричной инспекціи, (Изданный Главнымъ по Фабричнымъ и Горнозаводскимъ дѣламъ Присутствіемъ 9 февраля 1900 г.) съ относящимися къ нему узаконеніями, правилами, инструкціями, циркулярами и распоряженіями, касающимися чиновъ фабричной инспекціи и полиціи, фабрикантовъ и заводчиковъ. Сост. *Д. Алексѣевъ.* Спб. 1900 г. Ц. 1 р.

Законы о вѣрѣ и вѣротерпимости (съ приложеніемъ свода разъясненій по кассаціоннымъ рѣшеніямъ Сената), составилъ *Я. А. Канторовичъ* . . . . 1 р. 25 к.

Законы о бракѣ и разводѣ (Сборникъ постановл. дѣйств. законод., относящихся къ союзу брачному и расторженію браковъ, съ прилож. свода разъясн. по кассац. рѣш. Сената), составилъ *Я. А. Канторовичъ* . . . . 1 „ 25 „

Законы о женщинахъ (Сборникъ всѣхъ постан. дѣйств. законод., относящихся до лицъ женскаго пола), составилъ *Я. А. Канторовичъ.* 1 „ — „

Л. М. Гольдмерштейнъ.

МОРСКОЕ ПРАВО

РОССІИ, ГЕРМАНІИ, ФРАНЦІИ, АНГЛІИ и ШВЕЦІИ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Изданіе Я. А. Канторовича.
1903.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 3 Февраля 1903 года.

Типографія инженера Г. А. Бернштейна, Орловскій пер., д. № 1.



ПРЕДИСЛОВІЕ.

Настоящая книжка—первый выпускъ полнаго курса морского права, который я надѣюсь издать въ теченіе 1903 и 1904 годовъ. Весь курсъ выйдетъ въ 10—12 выпускахъ такого-же приблизительно размѣра, какъ настоящій.

Полное отсутствіе какихъ-бы то ни было руководствъ (не строго элементарныхъ) или изслѣдованій по морскому праву на русскомъ языкѣ, и все ростущая потребность въ книгѣ, которая могла-бы помочь разобраться въ архаическихъ постановленіяхъ нашего морского кодекса, заставили меня издать настоящій выпускъ, не дожидаясь окончанія всего труда.

Въ заключеніе—dulcis obligatio pro beneficiis gratias agere—приношу глубокую благодарность присяжному повѣренному В. И. Булавинцову, за постоянную поддержку, которую онъ оказывалъ мнѣ во время составленія этого труда какъ совѣтами, такъ и своимъ неизмѣнно дружескимъ ко мнѣ отношеніемъ.

Авторъ.

С.-Петербургъ.

ВВЕДЕНІЕ.

Въ своемъ историческомъ развитіи ученіе объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика или корабельной команды прошло три стадіи.

Въ древнѣйшемъ періодѣ, представителемъ котораго у насъ является римское право, exercitor navis, въ силу специальной actio exercitoria безъ всякихъ ограниченій отвѣчалъ за дѣйствія magister navis—по нашему, корабельщика, что было вполнѣ понятно, во-первыхъ, потому, что самая actio exercitoria, создавшая такого рода отвѣтственность, была установлена по аналогіи съ a. institoria, допускавшей только полную отвѣтственность всѣмъ имуществомъ виновнаго, а во вторыхъ, потому, что вообще ограниченная отвѣтственность была слишкомъ мало извѣстна (только въ actio noxalis. См. Dernburg Pandekten, v. II, p. 365) и на совершенно иныхъ основаніяхъ въ jus militare.

Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ виду и того, что обычные въ то время переѣзды были не особенно велики, а корабли просты по конструкціи и незначительны по размѣрамъ, такъ что стоимость фрахта и корабля въ огромномъ большинствѣ случаевъ была значительно ниже стоимости перевозимаго груза и вѣроятно въ очень многихъ случаяхъ ниже и размѣра причиненныхъ убытковъ (напр., въ томъ случаѣ, если отъ неправильныхъ дѣйствій капитана потонетъ чужой нагруженный корабль).

При такихъ условіяхъ было бы несправедливо по отношенію къ третьимъ лицамъ ограничивать отвѣтственность судохозяина стоимостью корабля и фрахта. Но положеніе начало сильно измѣняться въ средніе вѣка. Мѣсто безхитростныхъ римскихъ naves заняли довольно большіе и сравнительно дорогіе корабли; мореплаваніе, которое прежде держалось трехъ или четырехъ морей, охватило почти всю землю, и судохозяинъ, отправляя въ море корабль, часто (и это считалось вполнѣ естественнымъ) по цѣлымъ

годамъ не имѣлъ никакихъ свѣдѣній о его судьбѣ или мѣстопребываніи. Отправляя въ далекія моря свой корабль, судохозяинъ и такъ не мало рисковалъ и вполнѣ понятно, что у него явилось желаніе ограничить свой рискъ исключительно цѣнностью корабля и фрахтовъ, ставшихъ къ этому времени достаточно значительными для того, чтобы представить дѣйствительно серьезное обезпеченіе для третьихъ лицъ. Появленіе пароходовъ, имѣющихъ громадную цѣнность, часто во много разъ превосходящую стоимость груза, только способствовало укрѣпленію ученія объ ограниченной отвѣтственности судохозяевъ, потому что чаще всего истцы находили, что стоимость парохода вполнѣ достаточна для покрытія всѣхъ ихъ претензій. Это и служитъ, вѣроятно, объясненіемъ того, почему мы не встрѣчаемъ въ литературѣ морского права серьезныхъ и болѣе или менѣе систематическихъ нападокъ на принятый теперь почти всѣми европейскими законодательствами принципъ ограниченной отвѣтственности судохозяина. Несмотря на это, мы все же не можемъ не отмѣтить новаго теченія, знаменующаго собою третью стадію—возвратъ къ римскому ученію о неограниченной отвѣтственности.

Въ средніе вѣка, когда, какъ мы видѣли, возникло ученіе объ ограниченной отвѣтственности судохозяевъ, у судохозяина не было никакихъ средствъ для того, чтобы слѣдить за дѣйствіями своего корабельщика, а у послѣдняго — чтобы въ сомнительномъ случаѣ запросить мнѣніе своего принципала. Вслѣдствіе такой ихъ отрѣзанности другъ отъ друга и возникли институты ограниченной отвѣтственности, бодмереи и т. п., но теперь, когда къ услугамъ всякаго есть почта и телеграфъ, а кое-гдѣ даже и телефонъ, всѣ эти институты постепенно теряютъ свое значеніе: бодмерея выходитъ изъ употребленія почти у насъ на глазахъ, и мы видимъ также, какъ современныя законодательства (напримѣръ, шведское) начинаютъ признавать отвѣтственность хозяина въ принципѣ неограниченной, хотя и допускаютъ важныя и обширныя изъятія.

Вообще въ современныхъ законодательствахъ мы можемъ отмѣтить слѣдующіе типы:

1. Судохозяинъ отвѣчаетъ только своимъ кораблемъ и фрахтовыми деньгами (Schiffsvermögen, fortune de mer).

Эта система принята германскимъ, датскимъ и норвежскимъ законодательствами.

2. Судохозяинъ отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ, но имѣетъ право предоставить на покрытіе претензій свой корабль и фрахтовыя деньги и въ такомъ случаѣ освобождается отъ всякой дальнѣйшей отвѣтственности. Практически эта система мало отличается отъ предыдущей, но, какъ мы далѣе увидимъ, взаимное положеніе кредиторовъ при ней не совсѣмъ таково, какъ въ первомъ случаѣ.

Въ чистомъ своемъ видѣ эта система принята во Франціи, Бельгіи, Голландіи и Аргентинѣ, съ нѣкоторыми ограниченіями въ цѣломъ рядѣ странъ, между прочимъ въ Россіи и Финляндіи.

3. Судохозяинъ отвѣчаетъ опредѣленной денежной суммой, пропорціональной размѣрамъ корабля (напримѣръ, столько-то фунтовъ стерлинговъ съ каждой регистрованной тонны водоизмѣщенія корабля).

Отношенія кредиторовъ другъ къ другу мы разсмотримъ въ связи съ вопросомъ объ отвѣтственности судохозяина по англійскому праву.

4. Судохозяинъ отвѣчаетъ стоимостью корабля и фрахта, но можетъ освободить себя отъ всякихъ претензій, предоставивъ своимъ кредиторамъ самый корабль. Такимъ образомъ, какъ мы видимъ, эта система, принятая сѣверо-американскимъ правомъ, представляетъ собою соединеніе германской системы ограниченной отвѣтственности съ ганзейско-французской системой абандона.

5. Корабль есть юридическое лицо и отвѣчаетъ своимъ имуществомъ. Этотъ взглядъ, высказанный на Генуэзскомъ конгрессѣ по морскому праву, кажется намъ чрезвычайно неудачнымъ потому, что корабль можетъ быть юридическимъ лицомъ или не быть имъ, но съ точки зрѣнія практическаго права въ особенности, никакъ нельзя себѣ представить такого случая, когда феноменъ въ одно и тоже время есть и юридическое лицо, и простой объектъ собственности, а между тѣмъ въ данномъ случаѣ это

такъ. Во-первыхъ, отвѣтственность ограничена только въ опредѣленномъ числѣ случаевъ и, по крайней мѣрѣ по духу законовъ, является не принадлежностью корабля, а beneficium судохозяина и потому нисколько не характеризуетъ юридической природы корабля. Во вторыхъ, самостоятельнымъ юридическимъ лицомъ корабль нельзя считать и потому еще, что если судохозяинъ и не несетъ полной отвѣтственности за происшедшее на кораблѣ или въ связи съ его плаваніемъ, такъ что на первый взглядъ дѣйствительно можетъ показаться, что корабль ведетъ какое-то обособленное отъ своего хозяина существованіе, то наоборотъ, корабль всецѣло и безъ всякихъ ограниченій отвѣчаетъ за долги своего хозяина (напримѣръ, въ случаѣ его несостоятельности), что было бы невозможно, если бы корабль былъ самостоятельнымъ юридическимъ лицомъ.

Тѣ же возраженія можно сдѣлать и Pferdmenges'у (Die rechtliche Natur des Schiffsgläubigers), который признаетъ корабль не юридическимъ лицомъ, а только самостоятельнымъ субъектомъ права; при такомъ ученіи становится допустимымъ даже искъ судохозяина къ своему корабельному имуществу. Кромѣ того, во всѣхъ случаяхъ, гдѣ мы имѣемъ дѣло съ юридическими лицами, мы позади ихъ, въ той или иной формѣ, находимъ физическихъ лицъ: есть они даже въ hereditas jacens, которую иные и юридическимъ лицомъ считать не желаютъ. Поэтому полное отсутствіе какихъ бы то ни было физическихъ лицъ позволяетъ намъ съ полнымъ правомъ предполагать, что предъ нами нѣтъ и юридическаго лица: право существуетъ только для людей и среди людей, и субъектами его не могутъ быть чистыя вещи. Всѣ эти затрудненія падаютъ, однако, если мы на ограниченную отвѣтственность судохозяина будемъ смотрѣть какъ на личную привилегію, подобную beneficium при actio noxalis, а пожалуй еще болѣе beneficium competentiae римскихъ солдатъ: съ послѣдней она, несомнѣнно, имѣетъ много общаго, между прочимъ, и по своимъ политическимъ и экономическимъ основаніямъ.

Русское законодательство.

Первоисточникомъ существующей теперь 253 ст. уст. торг. является ст. 165 устава купеческаго мореходства 25 Іюня 1781 г. (П. С. З. 1781 г. № 15176), которая гласитъ: «общіе хозяева корабля или судна имѣютъ по общему согласію избрать на тотъ корабль или судно корабельщика или судовщика испытанной вѣрности, честности и искуства: ибо ущербъ или убытокъ невѣрностью, нечестностью или, неискуствомъ его учиненной, буде корабельщикъ или судовщикъ самъ платить не въ состояніи изъ его платы, то взыскать на хозяевахъ, лишь бы ущербъ или убытокъ не превзошелъ цѣну того корабля или судна. Буде же ущербъ или убытокъ тотъ превзойдетъ цѣну того корабля или судна, то за превосходящее цѣну корабля или судна не «обязаны платить». Такимъ образомъ, уставу 1781 года принципъ ограниченной отвѣтственности въ томъ видѣ, какъ мы его понимаемъ, былъ совершенно не извѣстенъ. Дѣло въ томъ, что уставъ различаетъ двухъ родовъ хозяевъ судна: во первыхъ, единоличнаго (ст. 154— буде кто своимъ иждивеніемъ построитъ или купитъ . . .), который «именуется хозяинъ того корабля или судна» и, во вторыхъ, то, что мы называемъ теперь морскимъ товариществомъ и о чемъ говоритъ ст. 155: буде 2—3 человѣка и болѣе согласятся общимъ иждивеніемъ построить или купить корабль или судно, тѣ именуются общіе хозяева того корабля или судна». Сопоставляя эти статьи съ ст. 165 и обращая вниманіе на терминологію послѣдней, мы видимъ, что привилегія ограниченной отвѣтственности предоставлена только «общимъ хозяевамъ» и не касается единоличныхъ, о которыхъ говоритъ ст. 154. Это и вполнѣ понятно, потому что въ морскомъ товариществѣ каждый участвуетъ только своимъ вкладомъ и, слѣдовательно, отвѣчаетъ только въ размѣрѣ своего вклада.

Сводъ Законовъ 1842 года вноситъ въ достаточно неясныя и безъ того постановленія 1781 года еще большую путаницу. Съ одной стороны ст. 802 говоритъ, что «хозяинъ или хозяева кора-

бля подвергаются взысканію ущерба или убытка...», какъ бы уравнивая единоличнаго хозяина съ морскимъ товариществомъ, но въ слѣдующей же статьѣ (803) говоритъ, что «за ущербъ или убытокъ, превосходящій сію цѣну (т. е. цѣну корабля), хозяева корабля не отвѣчаютъ», т. е. происходитъ возвратъ къ постановленіямъ Екатерининскаго устава. Путаница еще болѣе усугубляется, во первыхъ, тѣмъ, что члены морского товарищества въ сводѣ 1842 года, какъ и въ уставѣ 1781 года, именуются не просто хозяевами, а общими хозяевами, такъ что, строго говоря, далеко не ясно, кто именно понимается подъ «хозяевами» статьи 803-й; далѣе, термины: «хозяинъ» и «хозяева« употребляются въ сводѣ довольно свободно и иногда безъ всякой нужды замѣняютъ другъ друга (напр. въ ст. 733 и 734, ст. 821, 822, 823 и 825). Наконецъ, та же статья 803 содержитъ совершенно непонятное постановленіе: «количество удовлетворенія соразмѣряется цѣнѣ корабля». Имѣется ли здѣсь нѣчто вродѣ англійской системы ограниченія отвѣтственности опредѣленной суммой съ каждой единицы мѣры корабля (съ тонны, ласта или т. п.) или же большій корабль, вообще, несетъ болѣе тяжелую отвѣтственность на томъ основаніи, что «кому много дано, съ того много и взыщется», или еще что нибудь въ этомъ родѣ, сказать совершенно невозможно.

Обращаясь къ дальнѣйшимъ узаконеніямъ, мы въ ст. 1652 Уложенія о наказаніяхъ 1845 года находимъ такое положеніе: «сверхъ того, въ случаѣ ущерба или убытка, причиненнаго третьему лицу невѣрностію, нечестностію или недостаткомъ знанія или искуства того корабелщика, хозяинъ обязанъ вознаградить за всѣ убытки и вредъ, за которые самъ корабельщикъ заплатить будетъ не въ состояніи». Правда, эта статья точно также, какъ и предыдущая 1651, имѣютъ въ виду вину хозяина при самомъ назначеніи корабельщика—culpa in eligendo, но ст. 1651 устанавливаетъ неограниченную отвѣтственность судохозяина за дѣйствія корабельщика и въ томъ случаѣ, когда послѣдній удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ закона, но хозяинъ принялъ его безъ заключенія съ нимъ договора по предписанной формѣ съ

заявленіемъ онаго въ маклерскихъ книгахъ. Принимая, однако, во вниманіе, что заявленіе договора судохозяина съ корабельщикомъ въ маклерскихъ книгахъ никогда не играло, да и не могло играть роли страхованія себя отъ неограниченной отвѣтственности предъ третьими лицами, я полагаю себя въ правѣ сказать, что принципъ ограниченной отвѣтственности, а еще болѣе абандона, былъ совершенно чуждъ русскому законодательству. Это положеніе подтверждается мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 14 Января 1852 года (П. С. З. 1852 г: № 25901), согласно которому хозяинъ корабля обязанъ пополнить все, чего корабельщикъ самъ не въ состояніи заплатить, «хотя бы количество вреда и убытковъ и превосходило даже цѣну корабля».

Однако, спустя полтора года произошелъ рѣшительный поворотъ во взглядахъ и 29 Іюня 1853 года (П.С. З. 1853 г. № 27396) было утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта, содержащее ст. 253—255 дѣйствующаго Устава Торговаго.

Обращаясь, наконецъ, къ существующимъ узаконеніямъ, мы не можемъ не признать редакцію ст. 253 и 254 довольно сбивчивой и неясной, такъ что не легко даже опредѣлить, каковъ въ сущности положенный въ основу ученія объ отвѣтственности судохозяина въ русскомъ законодательствѣ принципъ. E. Boyens (Das deutsche Seerecht, v. I. p. 185), Шершеневичъ (Курсъ торговаго права, 757) думаютъ, что русскимъ законодательствомъ принята система абандона; съ этимъ можно согласиться только съ большими оговорками. Статья 254 предоставляетъ, правда, судохозяину право освободиться отъ всякой отвѣтственности по искамъ третьихъ лицъ за дѣйствія его корабельщика посредствомъ уступки имъ своего корабля и причитающихся фрахтовыхъ денегъ, т. е. то именно, что и называется правомъ абандона, но хозяинъ можетъ воспользоваться этимъ правомъ только «въ случаѣ падающаго на него, по предшедшей (253) статьѣ, взысканія», «но», продолжаетъ далѣе законъ, «онъ ни въ какомъ случаѣ не подвергается отвѣтственности за вредъ или убытки, корабельщикомъ его причиненные, сверхъ суммы равной» и т. д.

Приходится, такимъ образомъ, допустить, что во всѣхъ другихъ случаяхъ взысканія (не по 253 ст.) хозяинъ корабля не имѣетъ права абандона, а пользуется только привилегіей ограниченной отвѣтственности.

Ниже при разборѣ вопросовъ о порядкѣ удовлетворенія долговъ и о производствѣ дѣлъ о несостоятельности судохозяина мы коснемся практическаго значенія этого различія.

Прежде чѣмъ перейти къ дальнѣйшему изложенію вопроса объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика, мы считаемъ необходимымъ, хотя это и нарушаетъ нѣсколько принятый нами планъ изложенія, остановиться здѣсь на важномъ процессуальномъ вопросѣ о томъ, къ кому предъявлять искъ о вознагражденіи за ущербъ или убытокъ, происшедшіе по винѣ корабельщика.

Въ данномъ случаѣ надо различать два случая: 1) когда искъ конструируется по 253 ст. и 2) когда искъ конструируется по другой статьѣ—напр. 683 ст. т. X ч. I.

Въ первомъ случаѣ хозяинъ судна несетъ предъ третьими лицами только дополнительную отвѣтственность—«когда самъ корабельщикъ оказывается несостоятельнымъ». Истецъ можетъ пойти по любому изъ двухъ путей: первый—сначала предъявить искъ къ корабельщику, обратить взысканіе на его имущество, получить доказательства его несостоятельности и тогда только обратиться къ судохозяину. Этотъ путь, самый простой и естественный, оказывается, однако, въ дѣйствительности чрезвычайно неудобнымъ. Во-первыхъ, рѣшеніе суда, присудившее съ корабельщика въ пользу истца извѣстную сумму, не обязательно, за силою ст. 4 Уст. суд. гражд., для судохозяина, какъ лица, въ дѣлѣ не участвовавшаго. Приходится, такимъ образомъ, вторично предъявлять искъ къ хозяину корабля, вновь производить допросы свидѣтелей, осмотры, повѣрки доказательствъ и т. д. Наконецъ, когда послѣ немалыхъ хлопотъ истцу удалось добиться судебнаго рѣшенія въ свою пользу, судохозяинъ все-же имѣетъ право требовать, чтобы прежде обращенія взысканія на его имущество, истецъ еще разъ попробовалъ обратиться къ корабельщику. Въ виду сложности

и дороговизны этого пути, мы не можемъ не рекомендовать другого, а именно: искъ предъявляется къ корабельщику и судохозяину вмѣстѣ, но просительный пунктъ формулируется такимъ образомъ: «посему покорнѣйше прошу Судъ.... присудить въ мою пользу такую то сумму съ Иванова (корабельщика) и Егорова (судохозяина), съ соблюденіемъ въ послѣдовательности взысканія ст. 253 Устава Торговаго, изд. 1893 г.» Уставъ Торговый изд. 1842 г. предоставляетъ и корабельщику привилегію ограниченной отвѣтственности только въ размѣрѣ своего жалованья.

Несостоятельность корабельщика, о которой говоритъ ст. 253 Уст. торг., есть очевидно несостоятельность фактическая, отсутствіе имущества на удовлетвореніе претензіи, а не несостоятельность формальная, по опредѣленію суда. Если бы это было иначе, то кредиторъ при взысканіи по 253 статьѣ суммы до 1.500 рублей былъ бы поставленъ въ совершенно безвыходное положеніе: объявить корабельщика несостоятельнымъ должникомъ нельзя потому, что сумма его долга ниже 1.500 рублей, а съ судохозяина нельзя искать, потому что корабельщикъ не объявленъ несостоятельнымъ. Такимъ образомъ, въ пользу судохозяевъ создалась бы еще одна привилегія—полная свобода отъ отвѣтственности на сумму менѣе 1.500 руб., а такъ какъ законодатель нигдѣ не высказываетъ намѣренія создать именно такую привилегію, то приходится признать, что для обращенія за уплатой къ судохозяину достаточно фактической несостоятельности корабельщика. Такая несостоятельность можетъ быть установлена надписью судебнаго пристава на исполнительномъ листѣ о томъ, что никакого имущества, на которое можно было бы обратить взысканіе, въ квартирѣ должника, т. е. корабельщика, не оказалось, а еще лучше—протоколомъ суда въ порядкѣ ст. 1222[5] Уст. гражд. суд. Само собою разумѣется, что и послѣ всего этого можетъ возникнуть не мало вопросовъ (напримѣръ, истцу присуждено 50.000 руб., а корабельщикъ въ погашеніе претензіи указываетъ на свое жалованье—1.200 руб. въ годъ съ соблюденіемъ при томъ ст. 1086 Уст. гражд. суд.; можетъ ли въ такомъ случаѣ истецъ съ требованіемъ объ уплатѣ обратиться къ судохозяину?), но эти вопросы относятся къ области

общаго гражданскаго судопроизводства, а не спеціально морского права, а потому мы и не будемъ ихъ здѣсь касаться.

Наоборотъ, мы не считаемъ возможнымъ оставить въ сторонѣ другой вопросъ. Можно ли предъявить искъ непосредственно къ судохозяину, если мѣстожительство корабельщика истцу неизвѣстно? Принимая во вниманіе, что отвѣтственность судохозяина за корабельщика по 253 ст. Уст. торг. является только дополнительной къ отвѣтственности самого корабельщика, мы должны признать, что предъявленіе иска исключительно къ судохозяину было бы неправильно. Это не освобождаетъ, однако, судохозяина отъ отвѣтственности, потому что искъ можетъ быть предъявленъ къ обоимъ, съ соблюденіемъ ст. 293 и 295 Уст. гражд. суд. по отношенію къ вызову въ судъ и ст. 726 относительно опубликованія рѣшенія, причемъ взысканіе можетъ быть тогда сразу обращено на имущество судохозяина, потому что истецъ имѣетъ вполнѣ естественное право предполагать, что разъ нѣтъ отвѣтчика, то вмѣстѣ съ нимъ исчезло и его имущество. Въ свою очередь, судохозяинъ не лишенъ права указать истцу на имущество корабельщика и требовать, чтобы прежде, чѣмъ требовать уплату съ него, взысканіе было обращено на это имущество.

Высказанному нами взгляду нисколько не противорѣчитъ рѣшеніе С.-Петербургскаго Коммерческаго Суда по дѣлу Андерсона съ Янсомъ (29 Сентября 1866 года), въ которомъ судъ призналъ, что лицо, потерпѣвшее убытки, не вправѣ предъявить искъ къ хозяину корабля на томъ основаніи, что мѣстожительство корабельщика ему неизвѣстно.

При предъявленіи иска, согласно даннымъ выше указаніямъ, отвѣтчиками являются и хозяинъ, и корабельщикъ, и первый не можетъ, конечно, просить объ освобожденіи его отъ отвѣтственности на томъ только основаніи, что по исключительнымъ условіямъ даннаго случая судъ вызвалъ другого отвѣтчика въ судъ не повѣсткой, а посредствомъ публикаціи, и отвѣтчикъ не явился.

Прежде, чѣмъ перейти къ дальнѣйшему изложенію ученія объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія своего корабельщика по русскимъ законамъ, мы считаемъ необходимымъ остановиться

еще на одномъ, очень важномъ въ данномъ случаѣ вопросѣ—о размѣрѣ примѣненія 253 статьи Устава Торговаго.

Вообще вопросъ объ отвѣтственности судохозяина за дѣйстія его корабельщика регулируется слѣдующими законодательными постановленіями: ст. 253—4 Уст. торг., ст. 683 т. X. ч. I, ст. 1213 Улож. о наказ. и ст. 257 Уст. пут. сообщ.

Оставляя въ сторонѣ ст. 255 Уст. торг., касающуюся спеціальнаго случая (о ней будетъ подробно сказано ниже), а равно и ст. 257 Уст. пут. сообщ., какъ спеціальный и притомъ мѣстный законъ, мы остановимся только на разграниченіи сферы дѣйствія статей 253 Уст. торг. и 683 т. X. ч. I. Очень простой и наглядный способъ такого разграниченія даетъ гражданскій кассаціонный департаментъ Сената въ своемъ рѣшеніи 1894 г. № 6: «приведенная (ст. 253 Уст. торг.).... предусматриваетъ лишь отвѣтственность кораблехозяина за всякаго рода дѣйствія и упущенія корабельщика по *управленію* кораблемъ». Если слѣдовать этому взгляду, то за всѣ дѣйствія, выходящія изъ области техническаго управленія кораблемъ, отвѣчаетъ хозяинъ непосредственно. Врядъ ли, однако, судебная практика послѣдуетъ этому указанію Сената, какъ потому, что оно противно закону, предоставляющему корабельщику право совершенія чисто коммерческихъ операцій (напримѣръ, кредитныхъ сдѣлокъ—ст. 249), такъ и потому, что въ самомъ рѣшеніи Сената цитованное нами положеніе является не отвѣтомъ на разсмотрѣнный Сенатомъ вопросъ, а между прочимъ выставленнымъ общимъ положеніемъ, выводомъ изъ другого рѣшенія, въ которомъ оно, однако, прямо не высказано. Всѣ эти соображенія имѣютъ очень важное значеніе потому, что Правительствующій Сенатъ по IV, нынѣ Судебному, Департаменту держится совершенно иного взгляда, который онъ и высказалъ въ рѣшеніи 1879 г. № 1487 по дѣлу Тихона Шевченко съ Семеномъ Шевченко (Носенко, IV, № 67): «отношенія» шкипера къ судохозяину «простираются лишь на тѣ дѣйствія шкипера, которыя входятъ въ кругъ принятыхъ имъ на себя обязанностей въ отношеніи управленія судномъ, заключенія фрахтовыхъ договоровъ, полученія фрахтовыхъ денегъ и т. п.» Слѣдуетъ думать,

что именно этого взгляда будетъ держаться судебная практика и далѣе.

Наши законы не содержатъ точныхъ постановленій о томъ, какія именно дѣйствія входятъ въ кругъ обязанностей корабельщика какъ торговаго, а не техническаго, представителя судохозяина. Не содержитъ ихъ и приведенное сенатское рѣшеніе, а потому слѣдуетъ думать, что вопросъ этотъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ долженъ разрѣшаться судомъ въ зависимости отъ обстоятельствъ дѣла и мѣстныхъ обычаевъ, а потому и рѣшеніе суда по этому вопросу разсмотрѣнію въ кассаціонномъ порядкѣ не подлежитъ.

Уставъ Торговый совершенно не касается вопроса о томъ, какъ должно быть выражено рѣшеніе суда по иску, предъявленному по ст. ст. 253 и 254, а между тѣмъ это можетъ имѣть весьма важное значеніе. Въ данномъ отношеніи могутъ быть слѣдующіе случаи:

I. Искъ предъявленъ на сумму, значительно меньшую стоимости корабля. Въ такомъ случаѣ, во время предъявленія иска судохозяинъ можетъ и не заявить суду о своемъ желаніи воспользоваться предоставленнымъ ему правомъ абандона или ограниченной отвѣтственности, и судъ, какъ обыкновенно и бываетъ, присудивъ искъ, прямо означаетъ «взыскать съ такого то такую-то сумму«. Если затѣмъ къ тому же судохозяину будутъ предъявлены новые иски, взысканіе по которымъ должно быть обращено на тотъ же корабль, такъ что общая сумма взысканія превыситъ стоимость корабля, онъ врядъ ли будетъ въ состояніи добиться того, чтобы и первыя взысканія были обращены исключительно на тотъ же корабль. Если кредиторъ, получивъ исполнительный листъ, обратитъ взысканія на прочее имущество должника, послѣдній можетъ воспользоваться только двумя путями: просить судъ объ истолкованія рѣшенія и защищаться въ порядкѣ жалобы на судебнаго пристава, производящаго взысканіе. Намъ кажется, однако, что ни первый, ни второй путь въ данномъ случаѣ ни къ чему привести не могутъ. Вопросъ о томъ, на какое имущество можетъ быть обращено взысканіе, иными словами — въ какомъ

размѣрѣ отвѣчаетъ должникъ, не можетъ быть возбужденъ въ порядкѣ истолкованіи рѣшенія, если онъ не возбуждался въ порядкѣ возраженія на искъ. Въ порядкѣ же жалобы на судебнаго пристава онъ не можетъ разсматриваться потому, что это есть въ сущности вопросъ о размѣрѣ отвѣтственности, т. е. объ объемѣ права гражданскаго, а вопросъ о правѣ гражданскомъ можетъ разсматриваться только въ исковомъ порядкѣ.

Поэтому отвѣтчикъ долженъ всегда просить судъ, въ случаѣ присужденія съ него отыскиваемой истцомъ суммы, означить въ исполнительномъ листѣ, что «рѣшеніе по сему дѣлу подлежитъ приведенію въ исполненіе согласно ст. 254 Уст. Торг. и по отношенію къ такому то кораблю». Послѣдняго впрочемъ отвѣтчикъ можетъ и не просить, потому что самъ истецъ, имѣя исполнительный листъ съ указанной выше оговоркой, обязанъ указать судебному приставу, на какой корабль онъ считаетъ себя вправѣ обратить взысканіе. Само собою разумѣется, что въ виду хлопотливости такого указыванія, для истца выгоднѣе отвѣтить на ходатайство отвѣтчика объ означеніи, что рѣшеніе подлежитъ приведенію въ исполненіе согласно ст. 254, ходатайствомъ объ указаніи, на какой именно корабль должно быть обращено взысканіе.

2. По ст. 254 хозяинъ.... подвергается отвѣтственности.... въ суммѣ равной цѣнѣ корабля.... и фрахтовыхъ, полученныхъ имъ или слѣдующихъ ему за тотъ рейсъ денегъ». Это чрезвычайно неясное постановленіе возбуждаетъ слѣдующіе вопросы:

Что считать фрахтовыми деньгами? Этотъ вопросъ является очень важнымъ потому, что ст. 328, говорящая о наймѣ корабля подъ грузъ, различаетъ «условленную плату» и «грузовое награжденіе корабельщику», а ст. 352 говоритъ тоже не о фрахтовыхъ деньгахъ, а о «платѣ за наемъ корабля». Еще больше путаницы вносится въ данный вопросъ тѣмъ, что въ текстѣ закона встрѣчается еще терминъ «провозная плата» (ст. 360) и наконецъ «провозныя деньги», при чемъ послѣдній, кажется, навсегда имѣетъ одно и то же значеніе. Ст. 386 говоритъ, что въ случаѣ бодмереи, «хозяинъ же того товара обязанъ удовлетворить корабельщика полною суммою положенныхъ по договору провозныхъ

денегъ, какъ и въ томъ случаѣ, когда бы тотъ товаръ доставленъ былъ къ мѣсту назначенія». Эта статья, подтверждаемая и ст. 361, позволяетъ думать, что подъ «провозными деньгами» понимается какъ плата за перевозъ, такъ и грузовое награжденіе корабельщику, потому что нѣтъ никакого основанія лишать послѣдняго награжденія безо всякой его вины. Но если сопоставить ст. 328, цитованную выше, со ст. 330 (и ст. 331), согласно коей, «пеня.... не должна превосходить суммы провозныхъ денегъ и грузового вознагражденія корабельщику, прописаннаго въ договорѣ», то окажется, повидимому, что «провозныя деньги» есть только «условленная плата», а что такое «фрахтовыя деньги» законъ нигдѣ не опредѣляетъ.

Мы считаемъ возможнымъ только указать на крайне прискорбное состояніе этого вопроса, не пытаясь дать какое-либо его рѣшеніе, которое слѣдуетъ ожидать отъ подлежащихъ законодательныхъ органовъ.

3. Какъ извѣстно, хозяинъ отвѣчаетъ «фрахтовыми деньгами, полученными за тотъ рейсъ». Но какъ быть, когда предъявлено нѣсколько требованій, основанныхъ на обстоятельствахъ, имѣвшихъ мѣсто въ разные рейсы: отвѣчаетъ ли тогда хозяинъ фрахтовыми деньгами за всѣ рейсы или только за одинъ какой-нибудь? И на этотъ вопросъ законъ не даетъ никакого отвѣта, но мы думаемъ, что можно во всякомъ случаѣ допустить, что хозяинъ отвѣчаетъ суммой не ниже фрахтовыхъ денегъ, вырученныхъ за наиболѣе удачный рейсъ изъ всѣхъ находящихся на разсмотрѣніи суда. Хозяинъ отвѣчалъ бы суммой, вырученной за этотъ рейсъ, если бы къ нему не было предъявлено другихъ претензій, а такого случая, чтобы предъявленіе новыхъ претензій влекло за собою уменьшеніе абсолютной платимой должникомъ суммы, нашему закону неизвѣстно; съ другой стороны, нельзя однако отрицать права кредиторовъ по самому удачному рейсу на отнесеніе въ ихъ пользу всей относительной разницы между фахтовыми деньгами ихъ рейса и рейсовъ другихъ кредиторовъ. Само собою разумѣется, что этимъ создается нѣчто вродѣ лоттереи претензій, причемъ удовлетвореніе ставится въ зависимость отъ посторон-

няго обстоятельства, ничего общаго съ юридической природой даннаго явленія не имѣющаго, а именно отъ размѣра фрахтовыхъ денегъ за данный рейсъ, но такова воля закона. Поэтому если предъявлены претензіи А за третій рейсъ, В—за первый и С — за девятый, причемъ въ первый было выручено въ видѣ фрахтовыхъ денегъ 400, въ третій — 350 и въ девятый рейсъ 700 рублей, при чемъ на полное удовлетвореніе всѣхъ претензій денегъ недостаточно, то С имѣетъ право требовать, чтобы вся разница между девятымъ и первымъ рейсами — 300 рублей была отдана ему, потому что только онъ имѣетъ право на фрахтовыя деньги за этотъ именно рейсъ, затѣмъ, на томъ же основаніи, онъ вмѣстѣ съ В имѣютъ право на разницу между первымъ и третьимъ, такъ что А даже относительно получаетъ менѣе всѣхъ.

Принимая все это во вниманіе, мы видимъ, что для истца очень важно, чтобы въ его исполнительномъ листѣ было обозначено, на какое количество фрахтовыхъ денегъ онъ имѣетъ право, причемъ иногда это важно даже въ томъ случаѣ, если искомая сумма значительно ниже стоимости корабля и фрахта: нельзя знать, сколько новыхъ претензій появится до полнаго взысканія денегъ. Это лучше всего обозначить въ самомъ исковомъ прошеніи, формулируя исковое требованіе приблизительно такимъ образомъ: «.... присудить въ мою пользу съ отвѣтчика такую то сумму съ обращеніемъ взысканія въ порядкѣ ст. 254 Уст. Торг. на корабль такой то и фрахтовыя деньги за такой то рейсъ въ суммѣ такой то». Если же эта сумма неизвѣстна, то отъ отвѣтчика можно требовать доказать ея размѣръ, если же онъ этого не сдѣлаетъ, то просить судъ опредѣлить ее въ размѣрѣ полнаго искового требованія; такое распредѣленіе доказательствъ согласно съ справедливостью и ст. 366 Уст. суд. гражд., согласно которой отвѣтчикъ обязанъ доказать свои возраженія, ибо ходатайство о признаніи своей отвѣтственности ограниченной есть несомнѣнно возраженіе на требованіе истца взыскать всю сумму полностью, и приводящій это возраженіе отвѣтчикъ долженъ доказать предѣлы своей ограниченной отвѣтственности. Кромѣ того, установленіе ограниченной отвѣтственности имѣетъ въ виду выгоду от-

вѣтчика, а истецъ никакимъ образомъ не можетъ быть принужденъ доказывать факты въ пользу своего противника. Намъ могутъ сказать, что такая формулировка исковаго требованія вообще неправильна, потому что указаніе имущества, на которое обращается взысканіе, слѣдуетъ дѣлать въ соотвѣтствующемъ заявленіи судебному приставу, а не въ исковомъ прошеніи. Это возраженіе мы не можемъ признать правильнымъ, потому что, во-первыхъ, въ законѣ нигдѣ не содержится запрещенія въ самомъ исковомъ прошеніи указывать на имущество, съ котораго желательно получить требуемую сумму и, во-вторыхъ, такое указаніе вполнѣ понятно въ данномъ случаѣ, гдѣ исковая сумма можетъ быть взыскана только съ опредѣленнаго, а не со всякаго имущества.

Кромѣ указанныхъ уже въ Уст. торг. законовъ объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика, мы, какъ и прежде, находимъ въ Уложеніи о наказаніяхъ ст. 1213, которая гласитъ: «хозяинъ корабля, который приметъ для управленія онаго корабельщика безъ письменныхъ свидѣтельствъ, предписанныхъ уставами торговыми, или же безъ заключенія съ нимъ письменнаго, по предписанной формѣ и въ установленномъ порядкѣ, договора, подвергается за сіе: денежному взысканію не свыше двухсотъ рублей. Сверхъ того, въ случаѣ ущерба или убытка, причиненнаго третьему лицу невѣрностію, нечестностію или недостаткомъ знанія и искусства того корабельщика, хозяинъ обязанъ: вознаградить за всѣ убытки или вредъ, за которые самъ корабельщикъ заплатить будетъ не въ состояніи». Эта статья вноситъ еще больше путаницы въ и безъ того весьма неясное наше законодательство по данному вопросу. Мы остановимся на главныхъ вопросахъ, вызываемыхъ ею:

а) Ст. 1213 Улож. о наказ. говоритъ, что хозяинъ отвѣчаетъ за всѣ убытки, т. е. устанавливаетъ принципъ неограниченной отвѣтственности, тогда какъ ст. 254 Уст. торг. постановляетъ, что хозяинъ *ни въ какомъ случаѣ* не подвергается отвѣтственности.... сверхъ суммы и т. д. Возможная попытка согласовать эти статьи предположеніемъ, что ст. 254 Уст. торг. имѣетъ въ

виду только закономѣрныя дѣйствія судохозяина, разбивается объ абсолютность выраженія «ни въ коемъ случаѣ», которое, повидимому, не допускаетъ никакихъ исключеній. Такая несогласованность Устава Торговаго и Уложенія о Наказаніяхъ не должна насъ удивлять, потому что она встрѣчается и въ другихъ случаяхъ и при томъ такихъ, гдѣ ни о какихъ попыткахъ согласованія или объясненія разногласія законодательныхъ кодексовъ и рѣчи быть не можетъ. Какъ на примѣръ укажемъ на ст. 22 Уст. Торг.: «приказчикъ за ложные своему хозяину по отправленію ввѣренныхъ дѣлъ представленія и счеты подвергается наказанію, опредѣленному за лживые поступки», а такъ какъ вотъ уже почти 200 лѣтъ какъ наказаніе за ложные поступки у насъ отмѣнено, то приходится допустить, что представленіе приказчикомъ ложныхъ счетовъ не наказуемо. Стоитъ, однако, обратиться къ ст. 1190 Уложенія о наказаніяхъ и мы найдемъ, что «купеческій приказчикъ или сидѣлецъ за ложныя и т. д.... подвергается: лишенію всѣхъ особенныхъ правъ и преимуществъ и т. д.... т. е. весьма серьезному уголовному наказанію. Въ виду такого разногласія единственнымъ способомъ для опредѣленія относительной силы законовъ является критика самаго текста Свода. Обращаясь къ источникамъ ст. 1213, мы видимъ, что основою ея является цитированная у насъ выше (стр. 11) ст. 1651 Уложенія о Наказаніяхъ 1845 года (П. С. З. 1845 г. № 19283), Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 14 Января 1852 г. (П. С. З. 1852 г. № 25901, въ ст. 1651 исключены слова: «или штурмана», а ради согласованія послѣдней ея части съ Уставомъ Торговымъ имѣется ст. 803 Уст. Торг. (т. XI по прод. VI—см. выше). Затѣмъ мы находимъ ссылку на ст. 4 закона «О согласованіи Уложенія о наказаніяхъ съ Уставомъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями». (П. С. З. 1865 г. № 42839), содержащую общее постановленіе о томъ, что права другихъ лицъ не нарушаются въ случаѣ несостоятельности виновнаго и т. д. и ссылку на ст. 66 Положенія о нотаріальной части. (П. С. З. 1866 г. № 43186—въ Сводѣ Законовъ изд. 1885 г. неправильно указанъ № 43184). Изъ обзора этихъ источниковъ видно, что глав-

нымъ источниковъ второй, наиболѣе насъ интересующей части, является Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта 14 Января 1852 г., отмѣненное, какъ мы видѣли выше, Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 29 Іюня 1853 г., и, вслѣдствіе этого, въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ между ст. 254 Уст. Торг. и 2 п. ст. 1213 Улож. о наказ. встрѣчается разногласіе, правильнѣе, какъ кажется, слѣдовать ст. 254 Уст. Торг., какъ основанной на болѣе позднемъ законодательномъ актѣ. Какъ бы то ни было, мы не считаемъ себя въ правѣ на этомъ основаніи оставить безъ обсужденія тѣ практическіе вопросы, которые могутъ возникнуть при примѣненіи 1213 ст. Улож. о наказ.

б) Однимъ изъ самыхъ важныхъ вопросовъ является несомнѣнно вопросъ о томъ, въ какихъ случаяхъ можетъ быть примѣнена ст. 1213. Само собою разумѣется, что потерпѣвшее ущербъ или убытокъ третье лицо можетъ заявить гражданскій искъ въ уголовномъ судѣ, или на основаніи рѣшенія суда предъявить отдѣльный искъ къ хозяину корабля, но имѣетъ ли право третье лицо, ходатайствовать о возбужденіи противъ хозяина корабля уголовнаго преслѣдованія по 1213 статьѣ Уложенія о наказаніяхъ и въ частности какъ быть въ томъ случаѣ, когда ущербъ или убытокъ причиненъ иностраннымъ кораблемъ? На первый вопросъ можетъ быть данъ только положительный отвѣтъ: законъ предоставляетъ право просить о возбужденіи уголовнаго преслѣдованія всякому потерпѣвшему отъ преступленія, а въ данномъ случаѣ третье лицо является, несомнѣнно, потерпѣвшимъ. Значительно сложнѣе второй вопросъ, въ особенности въ томъ случаѣ, когда по національнымъ законамъ судна незаключеніе договора съ корабельщикомъ не составляетъ преступленія. Гражданскій искъ по второй части 1213 статьи предполагаетъ предварительное или одновременное признаніе судомъ уголовнымъ наличности преступленія, предусмотрѣннаго п. I той-же статьи, причемъ, судя по мѣсту этой статьи въ Сводѣ Законовъ, предполагается наличность рѣшенія именно уголовнаго суда, а не какого либо другого, и коммерческій или окружный судъ по гражданскому отдѣленію вполнѣ правильно отказался

бы отъ изслѣдованія, ради опредѣленія размѣра отвѣтственности хозяина предъ третьими лицами, вопроса о томъ, былъ ли у хозяина договоръ съ его корабельщикомъ и если былъ, то соотвѣтствовалъ ли онъ предписанной закономъ формѣ. Поэтому въ тѣхъ случаяхъ, когда уголовный судъ почему либо отказываетъ въ возбужденіи уголовнаго преслѣдованія противъ судохозяина по 1213 статьѣ, истецъ лишается возможности ссылаться на второй пунктъ этой статьи въ судѣ гражданскомъ и, слѣдовательно, если судохозяинъ принадлежитъ къ такой странѣ, по законамъ которой незаключеніе судохозяиномъ условія съ корабельщикомъ не является преступленіемъ, то онъ подвергается и по приговору суда гражданскаго болѣе легкой отвѣтственности за дѣйствія корабельщика, чѣмъ русскій подданный.

Мы констатируемъ только фактъ, но, къ сожалѣнію, не можемъ указать безусловно точнаго способа бороться съ такимъ ненормальнымъ и, мы кажется вправѣ сказать, несправедливымъ положеніемъ вещей. Въ виду того, что наши законы не содержатъ постановленія, которое обязывало бы иностранныхъ корабельщиковъ имѣть въ числѣ корабельныхъ документовъ и свой договоръ съ хозяиномъ, а также не опредѣляютъ, какимъ условіямъ долженъ удовлетворять съ точки зрѣнія 1213 статьи Уложенія о наказаніяхъ договоръ, заключенный заграницей между иностранцами судохозяиномъ и корабельщикомъ, приходится признать что отсутствіе договора не составляетъ преступленія для иностранца, а разъ это такъ, то не можетъ быть и рѣчи о примѣненіи той или другой части ст. 1213 Улож. о наказ.

в) Нельзя не отмѣтить и еще одной странности, создаваемой помѣщеніемъ закона объ отвѣтственности гражданской въ Уложеніи о наказаніяхъ.

По законамъ гражданскимъ, за строго опредѣленными въ законѣ исключеніями (напр., ст. 683 т. X. ч. I.) всякое совершеніе активнаго дѣйствія, освобождающаго сторону отъ отвѣтственности, должно быть доказано этой стороной и до тѣхъ поръ, пока оно не доказано, предполагается несовершеннымъ. Въ уголовномъ процессѣ, — наоборотъ: для привлеченія къ уголовной

отвѣтственности нужно имѣть вѣскія основанія для предположенія, что данное дѣйствіе несовершено.

Поэтому, если бы дѣло производилось въ судѣ гражданскомъ, истецъ могъ бы прямо заявить требованіе въ полномъ объемѣ, предоставляя отвѣтчику ходатайствовать объ ограниченіи его отвѣтственности на томъ основаніи, что онъ своевременно и законно заключилъ договоръ съ корабельщикомъ; въ уголовномъ же судѣ истецъ, заявляя неосновательное требованіе о возбужденіи противъ отвѣтчика уголовнаго преслѣдованія, рискуетъ даже отвѣтственностью въ уголовномъ порядкѣ, и потому принужденъ, подъ страхомъ кары по 940 статьѣ Уложенія о наказаніяхъ доказывать отрицательный фактъ—незаключеніе договора между судохозяиномъ и его корабельщикомъ, что, конечно, является для него весьма тяжелымъ бременемъ.

Законодательствомъ совершенно не затронуты слѣдующіе вопросы:

а) Какъ вліяетъ на отвѣтственность судохозяина выдача послѣднимъ корабельщику особой довѣренности на совершеніе всякихъ торговыхъ сдѣлокъ по кораблю?

б) Какъ вліяетъ на отвѣтственность судохозяина замѣна корабельщика другимъ лицомъ, напримѣръ, его помощникомъ?

Германское законодательство.

Отвѣтственность судохозяина за дѣйствія его корабельщика и корабельной команды вообще по германскимъ законамъ опредѣляется ст. 451 и 452 стараго устава торговаго, изъ которыхъ первая безъ всякаго, а вторая съ весьма незначительнымъ измѣненіемъ въ концѣ стали §§ 485 и 486 новаго торговаго устава Германской имперіи.

Первая статья, устанавливающая общее правило отвѣтственности, гласитъ: «хозяинъ корабля отвѣчаетъ за вредъ, причиненный лицами корабельной команды при исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей по ихъ винѣ третьимъ лицамъ».

За силою этой статьи по общему правилу судохозяинъ отвѣчаетъ предъ потерпѣвшими непосредственно, т. е. не можетъ, какъ по русскому праву, требовать предварительнаго привлеченія къ отвѣту виновнаго члена команды,

Для полнаго пониманія этой статьи важно знать, какъ понимаетъ германское законодательство термины: «корабельная команда» «исполненіе ихъ служебныхъ обязанностей», «третьи лица», «вина».

2. Согласно ст. 445 (§ 481) Уст. Торг. «къ корабельной командѣ причисляются корабельщикъ, экипажъ корабля, равно и прочія къ кораблю приставленныя лица». Подъ «корабельщикомъ» понимается однако не только лицо, которому ввѣрено веденіе корабля, но и его замѣститель (въ случаѣ невозможности для него исполнять свои обязанности лично) (Haeckel, Ersatzpflicht des Rheders beim Schiftszusammenstosz въ GZ, LII, s. 176 и п. 23). Подъ «корабельной командой» понимается «весь потребный для управленія кораблемъ персоналъ, со включеніемъ корабельныхъ офицеровъ» (Haeckel, l. l.). Вопросъ о томъ, принадлежатъ ли къ корабельной командѣ врачи и провіантмейстеры, несущественъ, потому что и тѣ, кто рѣшаетъ его въ утвердительномъ смыслѣ (Makowers Commentar zum H. G. B. B. II, s. 8 (Loewe), и тѣ, которые относятъ ихъ къ лицамъ, приставленнымъ къ кораблю (Schaps, Seerecht, L. I. p. 70), не исключаютъ ихъ изъ числа лицъ, перечисленныхъ въ ст. 445 (§ 481). О лоцманахъ будетъ сказано ниже.

Вопросъ о томъ, кого причислить къ третьей категоріи— «лицъ приставленныхъ къ кораблю»—рѣшается различно. Одни (Ehrenberg Beschränkte Haftung, p. 221) признаютъ только лицъ «обязанныхъ исполнять корабельныя работы по договору найма»— этотъ взглядъ не нашелъ сочувствія въ судебной практикѣ; другіе (Schaps, l. l.) утверждаютъ, что «важнѣе установить, должны ли вообще находиться на хорошо снаряженномъ кораблѣ лица для исполненія данной работы». Такое положеніе даетъ удобно-примѣнимый на практикѣ способъ опредѣленія принадлежности къ корабельной командѣ и до извѣстной степени признано и судами,

которые, напримѣръ, нашли, что къ корабельной командѣ принадлежатъ смотрители за машинами (Schleswig—Holstein. Anzeigen 1890 p. 17 f.), пожарные (Hamburg. Hbl. 1874 № 254), но не принадлежатъ нагрузчики (Hbl. 1887 № 21 1892 № 95), таможенные чиновники, сестры милосердія, не находящіяся на службѣ, а добровольно ухаживающія за больными, а также рабочіе дока или корабельной верфи, производящіе на кораблѣ только починку (R. G. XIII p. 118 f.). Къ этому же взгляду примыкаютъ до нѣкоторой степени Lamprecht (G. Z. XXI) и Boyens (Seerecht, v. I p. 154—5), обращающіе особое вниманіе на то, что къ лицамъ приставленнымъ къ кораблю принадлежатъ лица, не только постоянно на кораблѣ находящіяся, но и временно на немъ для исполненія обязанностей пребывающія, напримѣръ, временно, по случаю спѣшной работы взятые матросы. Это положеніе твердо и послѣдовательно проводится и въ цѣломъ рядѣ судебныхъ рѣшеній. (R. G. Entsch. B. XIII № 29) (26 Apr. 1882); (Bolze, V, № 375, VI № 304). Мнѣніе Папенгейма (GZ, 44 p. 598 f.), согласно которому къ корабельной командѣ принадлежатъ лишь «лица находящіяія въ договорномъ подчиненіи у судохозяина, какъ таковаго», не пользуется сочувствіемъ ни судебной практики, ни юридическихъ писателей.

Истецъ не обязанъ доказывать, по винѣ кого именно изъ лицъ принадлежащихъ къ корабельной командѣ онъ потерпѣлъ ущербъ или убытокъ, если доказано, что ущербъ или убытокъ понесенъ вслѣдствіе неправильныхъ дѣйствій *одного* изъ лицъ *принадлежащихъ* къ корабельной командѣ (см. длинный рядъ судебныхъ рѣшеній у Wagner, Seerecht, p. 371 и RG. въ Hbl. 1885 № 48). Вагнеръ (O. C. p. 372) объясняетъ это тѣмъ, что въ практикѣ высшихъ морскихъ судовъ установился взглядъ, согласно коего судохозяинъ отвѣчаетъ за *всѣхъ* находящихся на суднѣ лицъ. Само собою разумѣется, однако, что судохозяинъ не отвѣчаетъ за дѣйствія пассажировъ (критику противоположнаго взгляда см. у Ehrenberg, Beschränkte Haftung, p. 221, n. 158).

3. Выраженіе закона «при исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей» требуетъ слѣдующихъ разъясненій:

а) служебными обязанностями признаются «дѣйствія непосредственно связанныя съ пользованіемъ кораблемъ какъ средствомъ заработка отъ морской торговли» (R. G. Entsch. XIII, p. 118). Это положеніе имѣетъ особенно широкое примѣненіе при опредѣленіи служебныхъ обязанностей корабельщика, о чемъ болѣе подробно будетъ сказано ниже;

б) ущербъ или убытокъ долженъ быть нанесенъ *при* исполненіи служебныхъ обязанностей, а не *по поводу* ихъ; поэтому судохозяинъ отвѣчаетъ за убытки, причиненные матросомъ, который по своей неловкости причаломъ перевернулъ чужую лодку (Hans. 1882, № 121), но не отвѣчаетъ, если его матросъ убьетъ матроса другого корабля во время драки изъ-за лучшаго мѣста въ гавани (Prot. 2028);

в) Ущербъ или убытокъ долженъ произойти при исполненіи членами экипажа *ихъ* служебныхъ обязанностей, т. е. тѣхъ, которыя данное лицо обязано по своему мѣсту исполнять: поэтому хозяинъ не отвѣчаетъ, если, напримѣръ, плотникъ самовольно станетъ на руль (само собою разумѣется, только въ томъ случаѣ, если появленіе плотника на этомъ мѣстѣ не явилось результатомъ небрежности корабельщика или другихъ лицъ), но въ томъ случаѣ, когда, напримѣръ, всѣ рулевые снесены за бортъ или больны и на руль поневолѣ пришлось стать корабельному плотнику, судохозяинъ отвѣчаетъ за него какъ за обыкновеннаго рулевого.

4. Ущербъ или вредъ можетъ быть причиненъ не только дѣйствіемъ, но и упущеніемъ члена экипажа. Такое упущеніе можетъ произойти вслѣдствіе несоблюденія какого-либо изъ законовъ или правилъ, имѣющихъ цѣлью охрану жизни и цѣлости пассажировъ и грузовъ. Собственно ст. 445 (§ 481) Уст. Торг. не содержитъ въ себѣ указаній на такого рода отвѣтственность, но судьи, неизмѣнно признавая ее, руководствуются въ данномъ случаѣ какъ ratione legis, такъ и постановленіемъ второй половины § 823 Гражданскаго Уложенія Германской имперіи, которая гласитъ: «подобная же обязанность (т. е. обязанность возмѣщенія причиненнаго вреда) падаетъ и на того, кто дѣйствуетъ вопреки

закону, имѣющему цѣлью охрану безопасности другихъ». Суды признали хозяина отвѣтственнымъ за слѣдующія упущенія его экипажа (приведенный списокъ не является исчерпывающимъ): несоблюденіе установленныхъ маневровъ или сигналовъ (R. O. H. G. XIII, № 42); оставленіе капитаномъ корабля въ моментъ опасности (Hans. O. L. G. Hbl. 1883 № 32), неправильное обозначеніе даты на коносаментѣ (R. O. H. G. XXV, p. 195 f.) и т. п.

5. «Третьимъ лицомъ» въ смыслѣ ст. 451 (§ 485) Уст. Торг. можетъ быть какъ лицо постороннее, такъ и собственникъ груза и даже лицо, принадлежащее къ экипажу (R. G. въ Hans. 1883, № 5, Hbl. 1882 № 61 и др.).

Хозяинъ корабля освобождается отъ отвѣтственности, если ущербъ или убытокъ причиненъ поневолѣ, ради избѣжанія еще большаго ущерба или убытка; такъ, напримѣръ, онъ не платитъ за потопленіе понтона, если онъ докажетъ, что корабельщикъ пустилъ свой корабль на понтонъ исключительно ради того, чтобы избѣжать столкновенія съ пассажирскимъ пароходомъ, на которомъ были люди (O. L. G. Hamburg.—Hans. III № 80). Это не лишаетъ, однако, и владѣльца понтона права на вознагражденіе, потому что онъ можетъ искать его или съ пассажирскаго парохода, или съ хозяина потопившаго его судна, но не въ силу ст. 451 (§ 485) Уст. Торг., а въ силу общихъ законовъ (§ 823 Гражд. Улож.), смотря по тому, кто виноватъ въ томъ, что судно было поставлено въ опасное положеніе, изъ котораго оно могло выйти только потопивъ предварительно данный понтонъ.

О правахъ на удовлетвореніе лицъ, коимъ таковое присуждено судомъ по ст. 451 (§ 485) Уст. Торг., въ ряду прочихъ кредиторовъ корабельнаго имущества будетъ сказано ниже.

Чрезвычайно важнымъ, но сложнымъ и далеко еще нерѣшеннымъ окончательно вопросомъ является опредѣленіе того, по какимъ законамъ слѣдуетъ рѣшать дѣла о нанесеніи вреда или ущерба. Различаютъ два случая (въ изложеніи этого вопроса мы слѣдуемъ главнымъ образомъ Schaps'у Seerecht, p. 76 f.). Дѣла объ убыткахъ отъ неправильнаго исполненія договора рѣшаются по тому закону, по какому долженъ исполняться самый договоръ;

такъ, напримѣръ, договоръ о платѣ жалованья экипажу—по законамъ гавани приписки судна (ср. Wagner. o. c. p. 141); убытки по фрахтовымъ договорамъ и коносаментамъ—по законамъ гавани назначенія товара (послѣднее, впрочемъ, нѣсколько спорно и Wagner, p. 141, указываетъ цѣлый рядъ случаевъ, когда судебная практика высказалась въ иномъ смыслѣ),

Дѣла же по не-договорнымъ ущербу или убыткамъ могутъ рѣшаться по законамъ мѣста причиненія ущерба или убытка, по законамъ флага и по законамъ мѣста разбора дѣла. Въ принципѣ рѣшающее значеніе имѣютъ законы мѣста причиненія ущерба или убытка (R. G. XXIX. p. 93, XXXV II, p. 181, и постановленіе Антверпенскаго международнаго конгресса торговаго права 1885 г. (№ 8 его постановленій). Кромѣ того, во всякомъ случаѣ, по законамъ мѣста причиненія убытка или ущерба рѣшаются вопросы о томъ, принадлежало ли данное лицо къ корабельной командѣ (намъ кажется, что Schaps ошибается, думая, что рѣшенію Имперскаго Суда (R, G, XXIX p. 92) можно въ данномъ случаѣ придать общее значеніе: оно касается частнаго и притомъ весьма спорнаго вопроса объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія обязательнаго лоцмана и, какъ мы увидимъ ниже, весьма возможно, что мы здѣсь, имѣемъ дѣло только съ симулированнымъ мотивомъ. Для насъ это рѣшеніе важно, однако, потому, что согласно ему хозяинъ нѣмецкаго судна отвѣчаетъ за дѣйствія обязательнаго лоцмана въ русскихъ водахъ), и является ли причинившее вредъ дѣйствіе проступкомъ. Послѣднее имѣетъ важное значеніе, потому что, какъ мы видѣли выше, суды часто основываютъ отвѣтственность судохозяина не только на ст. 451 (§ 485) Уст. Торг., но и на 2 п. § 823 Гражд. Улож., требующей наличности проступка противъ означенныхъ въ ней законовъ, рѣшеніе же Высшаго Имперскаго Торговаго Суда (R. O. H. G. XXIV, p. 86) разъясняетъ, что безразличное на родинѣ дѣйствіе можетъ при извѣстныхъ условіяхъ и въ силу существующихъ заграницей узаконеній считаться тамъ проступкомъ, а слѣдовательно и явиться основаніемъ иска за вредъ и убытки. Съ такимъ взглядомъ согласенъ и Zittelman, (Internat, Privatrecht, 1897, v.

1 p. 126), который признаетъ, что обязательства, вытекающія изъ частно-правового деликта, регулируются lege loci delicti commissi: внѣ зависимости отъ Personalstatut'a, который Цительманъ ранѣе опредѣляетъ какъ отечественное право даннаго лица, или правовой порядокъ у него на родинѣ.

Вообще, примѣненіе законовъ флага не допустимо, потому что, по справедливому замѣчанію Шапса, юридическія послѣдствія противозаконнаго дѣйствія нельзя ставить въ зависимость отъ національности или мѣстожительства отвѣтчика, но эти законы, несомнѣнно, слѣдуетъ примѣнять, если ущербъ или убытокъ причиненъ въ открытомъ морѣ. Собственно говоря, другихъ законовъ и нѣтъ для даннаго случая, потому что законовъ мѣста совершенія акта (leges logi delicti commissi) нѣтъ, а судить дѣло по leges fori было бы неправильно потому что, во-первыхъ, это давало бы возможность истцу выбрать наиболѣе для него выгодный законъ, а во-вторыхъ чрезвычайно связало бы отвѣтчика: при громадномъ разнообразіи морскихъ законовъ въ каждомъ почти дѣйствіи можно найти элементы нарушенія нормы того или другого законодательства, а слѣдовательно, при нѣкоторомъ желаніи, и основанія для иска. Есть, впрочемъ, и противоположный взглядъ (Wagner Seerecht p. 142), который говоритъ, что: «jus-fori» приходится примѣнять по дѣламъ о деликтныхъ искахъ, а въ особенности при всякаго рода столкновеніяхъ судовъ, независимо отъ того, имѣло ли мѣсто (преступное дѣйствіе) въ открытомъ морѣ или береговой полосѣ, между мѣстными или иностранными судами». При такомъ толкованіи выходитъ, что вопросъ о столкновеніи русскихъ судовъ въ Кронштадтѣ могъ бы, по желанію истца, разбираться, напримѣръ, по чилійскимъ законамъ, что, конечно, явно не допустимо.

Ст. 452 (*§ 486*) Торг. Уст. говоритъ, что въ слѣдующихъ трехъ случаяхъ хозяинъ отвѣчаетъ не лично, а только кораблемъ и фрахтомъ:

1) если исковое требованіе основано на сдѣлкѣ, заключенной корабельщикомъ какъ таковымъ (т.-е.) на основаніи по закону принадлежащихъ ему правъ, а не въ силу особаго полномочія;

2) если исковое требованіе основано на неисполненіи или неполномъ исполненіи договора, который былъ заключенъ судохозяиномъ, но исполненіе котораго лежало на обязанности корабельщика, безотносительно къ тому, произошло ли означенное неисполненіе или неполное исполненіе по винѣ кого либо изъ экипажа или нѣтъ;

3, если исковое требованіе основано на винѣ кого либо изъ корабельной команды. Эта статья въ п. 1 и п. 2 (т.-е. указанное въ ней ограниченіе отвѣтственности судохозяина) не примѣняется, если самъ судохозяинъ виновенъ въ неисполненіи договора, или если онъ особо ручался за его исполненіе».

Эта статья возбуждаетъ массу вопросовъ и одинъ изъ самыхъ важныхъ—о юридической природѣ требованія къ корабельному имуществу, и о порядкѣ удовлетворенія различныхъ кредиторовъ въ томъ случаѣ, когда на полное удовлетвореніе всѣхъ имущества не хватаетъ,—мы разсмотримъ только значительно позже, въ связи съ ученіемъ о морской ипотекѣ и о роли корабельнаго имущества въ конкурсной массѣ.

Ст. 452 (§ 486) устанавливаетъ различіе между личной отвѣтственностью судохозяина и отвѣтственностью кораблемъ и фрахтомъ. На этомъ основаніи юристы различаютъ двухъ родовъ имущества: имущество морское—fortune de mer—всецѣло отвѣчающее на долги, и имущество личное, частное—fortune de terre—взысканіе на которое можетъ быть обращено только въ особо исключительныхъ случаяхъ. Отношеніе между тѣмъ и другимъ (подробнѣе объ этомъ будетъ сказано ниже) приблизительно такое же, какъ между заложеннымъ имуществомъ и незаложеннымъ съ точки зрѣнія отвѣтственности залогодателя предъ залогодержателемъ (Cosack p. 167). Въ частности слѣдуетъ замѣтить:

а) Терминъ «корабль», какъ часть fortune de mer, надо понимать въ смыслѣ § 755 Улож. Торг., т.-е. вмѣстѣ со всѣми принадлежностями корабля. Точныхъ опредѣленій того, что считать «принадлежностями» Zubehör § 755 Улож. Торг. и § 1265 Улож. гражд. и Pertinenzen въ Protokolle der Kommission zur Berathung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch изд. Lutz, Würzburg,

1858, p. 1595), мы въ законѣ не находимъ, но нѣкоторое указаніе можно видѣть въ § 478 Улож. Торг., согласно которому «принадлежностями почитаются всѣ вещи, внесенныя въ корабельный инвентарь», кромѣ шлюпокъ. Во всякомъ случаѣ, этотъ вопросъ долженъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ рѣшаться на основаніи мѣстныхъ обычаевъ и показаній свѣдущихъ людей.

б) Судохозяинъ (противно мнѣнію Ehrenberg'a, который говоритъ, что «если отвѣтчикъ можетъ доказать. что безъ этихъ затратъ истецъ не получилъ бы полнаго удовлетворенія, то онъ можетъ требовать скидки въ томъ размѣрѣ, въ какомъ, по его доказательствамъ, понесли бы убытокъ истцы», — т.-е. вводитъ нѣчто вродѣ ученія о правѣ добросовѣстнаго владѣльца на вознагражденіе за expensa necessaria § 23) не можетъ требовать вознагражденія за затраты, произведенныя на содержаніе и починку корабля изъ его личныхъ средствъ, потому что такое право не можетъ предполагаться, а въ законѣ оно не установлено. Настоящій вопросъ стоитъ впрочемъ въ тѣсной связи съ весьма спорнымъ въ теоріи вопросомъ о томъ, можетъ ли судохозяинъ быть кредиторомъ своего собственнаго морского имущества. Дѣло въ томъ, что при ограниченной отвѣтственности одно и то же имущество—въ данномъ случаѣ корабль и фрахтъ—должно удовлетворять всѣхъ кредиторовъ, на какомъ бы титулѣ ни было основано ихъ требованіе. Поэтому, если бы оказалось, что кредиторомъ морского имущества является самъ судохозяинъ, то и на его долю пала бы нѣкоторая часть имущества и, слѣдовательно, прочимъ кредиторамъ досталось бы менѣе (само собою разумѣется, что при всѣхъ подобныхъ разсужденіяхъ имѣется въ виду случай, когда наличнаго имущества не хватаетъ на удовлетвореніе всѣхъ кредиторовъ). Здѣсь слѣдуетъ различать два случая:

а) можетъ ли судохозяинъ вступить въ соглашеніе со своимъ морскимъ имуществомъ? За возможность этого говоритъ, во-первыхъ, то, что ограниченная отвѣтственность установлена въ законѣ по аналогіи отвѣтственности paterfamilias въ размѣрѣ peculium, а между тѣмъ paterfamilias могъ и самъ вступать въ договоры съ сыномъ и являться, такимъ образомъ, кредиторомъ peculium'a;

во-вторыхъ, то, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ (напримѣръ, судохозяинъ перевозилъ на кораблѣ свои собственные товары) судохозяинъ является какъ бы должникомъ по договору своего морского имущества, а разъ онъ можетъ быть должникомъ, то нѣтъ основанія лишать его права быть кредиторомъ; въ третьихъ потому, что германская судебная практика вообще признаетъ дѣйствительность договора, заключеннаго повѣреннымъ съ самимъ собою, и даже договора, заключеннаго между двумя лицами однимъ человѣкомъ, дѣйствовавшимъ въ качествѣ повѣреннаго той и другой стороны, а въ данномъ случаѣ судохозяина можно разсматривать какъ повѣреннаго морского и сухопутнаго имуществъ. Всѣ эти доводы неправильны. Аналогія peculium'у потому что paterfamilias заключаетъ договоръ не съ имуществомъ peculium'а, а съ сыномъ и peculium можетъ только служить однимъ изъ источниковъ для осуществленія требованія, между тѣмъ какъ морского имущества, какъ отдѣльной договорной единицы, при ограниченной отвѣтственности не по системѣ абандона, совсѣмъ не существуетъ. Судохозяинъ отвѣчаетъ не даннымъ кораблемъ и не тѣми именно государственными билетами или золотыми монетами, которыя онъ получилъ за перевозку, а въ размѣрѣ стоимости корабля и фрахта, а потому самый терминъ fortune de mer—морское имущество—изображаетъ не дѣйствительную индивидуальную единицу, а только нѣкую идеальную величину; если же это такъ, то ни о какомъ договорѣ и рѣчи быть не можетъ, потому что для существованія договора требуется наличность по крайней мѣрѣ двухъ договаривающихся сторонъ, такая же величина какъ, напримѣръ, сто рублей, стороной въ договорѣ ни въ коемъ случаѣ не можетъ быть. Второй доводъ неправиленъ потому, что судохозяинъ обязанъ въ данномъ случаѣ заплатить фрахтовыя деньги не потому, что онъ ихъ долженъ самому себѣ, а потому, что можно предполагать, что, если бы онъ не повезъ своего товара, можно было бы взять такую же партію чужого товара и получить въ видѣ фрахта соотвѣтствующую сумму. Такимъ образомъ, сумма, платимая судохозяиномъ за перевозку своего собственнаго товара, является не уплатой долга самому себѣ, но ближе всего под-

ходитъ къ вознагражденію третьихъ лицъ за lucrum cessans. Наконецъ, третій доводъ неправиленъ потому, что судохозяинъ не является повѣреннымъ ни своего морского, ни своего сухопутнаго имущества, которыхъ отдѣльно отъ него и представить себѣ нельзя, а только самимъ собою, собственникомъ и того, и другого имущества. Кромѣ того, если возможно заключеніе договора между двумя лицами однимъ повѣреннымъ, то изъ этого еще не слѣдуетъ, что человѣкъ можетъ заключить договоръ самъ съ собою, какъ своимъ собственнымъ повѣреннымъ.

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній на поставленный выше вопросъ слѣдуетъ отвѣчать отрицательно.

б) Можетъ ли судохозяинъ быть кредиторомъ своего морского имущества, если онъ пріобрѣлъ отъ третьяго лица претензію къ этому имуществу?

Нѣкоторыя колебанія по этому поводу объясняются до извѣстной степени тѣмъ, что многіе юристы никакъ не могутъ отдѣлаться отъ взглядовъ, вынесенныхъ изъ практики обычнаго конкурснаго процесса: несостоятельный должникъ никакого собственнаго имущества не имѣетъ и потому, если онъ какимъ-либо образомъ пріобрѣлъ одну изъ предъявленныхъ къ нему претензій, то таковая должна поступить въ конкурсную массу, и можетъ даже создать вопросъ о правѣ несостоятельнаго должника пріобрѣтать эту претензію и объ искѣ къ кредитору объ уплаченной ему суммѣ. Въ морской претензіи ничего подобнаго нѣтъ. Должникъ законно и вѣдомо для всѣхъ можетъ имѣть массу имущества, на которое нельзя, однако, обратить взысканіе, и было бы несправедливо, а иногда и невыгодно для должниковъ лишать его права платить долги. Дѣло, однако, въ томъ, что сколько бы судохозяинъ не заплатилъ долговъ, онъ никогда, по мнѣнію Гамбургской конференціи (protokolle, ed. Lutz, p. 3793), не можетъ быть увѣренъ, что у него не отберутъ корабля за другіе, еще неизвѣстные ему, долги. Поэтому и Гамбургская конференція, и судебная практика (R. G. XXXII, p. 10, Entsch. Hamburger Rechtssachen, v. II p. 171 ff) и литература (Boyens, Seerecht; I. p. 205; Cosack, Handelsrecht, p. 170, № 8) признаютъ за судохозяиномъ право

пріобрѣтать отъ третьихъ лицъ претензіи къ морскому имуществу и, такимъ образомъ, становиться какъ бы своимъ собственнымъ кредиторомъ. Чтобы объяснить юридическую конструкцію такого требованія, суды ссылаются на право (по германскимъ законамъ) земельнаго собственника пріобрѣтать отъ третьихъ лицъ ипотеку на своемъ собственномъ имуществѣ. Намъ кажется, что объясненіе этой конструкціи слѣдуетъ искать въ aequitas. Судохозяинъ отвѣчаетъ предъ кредиторомъ А имуществомъ, стоющимъ X марокъ; изъ этой суммы А причитается X/2 марокъ. Поэтому А имѣетъ право требовать, чтобы ему досталось никакъ не меньше X/2 марокъ, а кому достанется остальная сумма для него совершенно безразлично.

Нельзя не замѣтить—не de lege lata, а de lege ferenda, конечно въ Россіи,—что было бы справедливо установить нѣкоторый срокъ на предъявленіе претензій къ морскому имуществу, аналогичный годовому сроку ст. 135 Общ уст. россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, потому что при обычномъ десятилѣтнемъ срокѣ въ рукахъ судохозяина можетъ за это время набраться такая масса претензій, что предъявленіе иска со стороны кредиторовъ окажется лишеннымъ всякаго практическаго смысла. Кромѣ того, слѣдовало бы признать за кредиторами право, какъ это до извѣстной степени уже сдѣлано въ конкурсномъ порядкѣ, опровергать представленныя претензіи. Конечно, это дѣла между посторонними лицами, но разъ, благодаря этому, у кредитора отбираютъ то, на что онъ имѣетъ право и что онъ могъ бы получить, если бы не было этихъ претензій, ему слѣдуетъ предоставить право представлять свои возраженія противъ законности и валютности этихъ претензій.

в) Хозяинъ отвѣчаетъ только даннымъ кораблемъ.

Каждый корабль составляетъ отдѣльное и самостоятельное морское имущество и, сколько бы кораблей у хозяина ни было, взысканію по ст. 452 (§ 486) можетъ подвергнуться только, если можно такъ выразиться, виновный корабль.

Это положеніе можно формулировать такъ: корабль есть морское имущество самъ по себѣ, но сухопутное (fortune de terre) по отношенію къ другому кораблю того же хозяина.

г) По ст. 452 (§ 486) хозяинъ отвѣчаетъ не только кораблемъ, но и фрахтомъ.

1. Фрахтомъ называется плата, взимаемая по договору или закону за перевозку товара. Фрахтъ можетъ были полнымъ (Ganzfracht) за перевозку на всемъ разстояніи, или частичнымъ (Distanzfracht), если товаръ перевезенъ только часть пути, или, наконецъ, отступнымъ (Fautefracht), когда фрахтователь платитъ отступное за отказъ отъ перевозки. Эти различія не имѣютъ значенія съ точки зрѣнія ст. 452 (§ 486). При перефрахтованіи къ фрахту относится только главный фрахтъ (по цертепартіи), а не сумма, означенная въ коноссаментѣ: послѣднее вполнѣ понятно, потому что и судохозяинъ получаетъ только главный фрахтъ; наоборотъ, при договорѣ объ арматурѣ въ смыслѣ § 510 Торг. Улож. арматоръ отвѣчаетъ всѣмъ фрахтомъ, безъ вычетовъ въ пользу дѣйствительнаго хозяина. Къ фрахту приравнена и плата за провозъ пассажировъ, но законъ умалчиваетъ о платѣ за провозъ почты. Точно также открытымъ оставленъ вопросъ о томъ, относятся ли къ фрахту разнаго рода преміи, напримѣръ, помильная плата, тоннажъ и т. п. тамъ, гдѣ таковыя выдаются.

Подъ фрахтомъ, съ точки зрѣнія ст. 452 (§ 486), понимается всегда фрахтъ-брутто, т. е. полностью вся сумма, которую получаетъ хозяинъ корабля за перевозку, безъ вычета его собственныхъ расходовъ по перевозкѣ. Кромѣ того, имѣется въ виду фрахтъ того именно рейса, во время котораго случилось послужившее основаніемъ иска происшествіе. Оба эти положенія, хотя и непрописанныя въ текстѣ ст. 452 (§ 486), на практикѣ и въ литературѣ никогда не встрѣчаютъ принципіальныхъ возраженій: основаніемъ для нихъ служитъ ст. 759 (§ 756) Уст. Торг., опредѣляющая, что «законное залоговое право каждаго изъ сихъ корабельныхъ кредиторовъ простирается сверхъ сего и на фрахтъ-брутто того рейса, изъ котораго возникъ данный искъ», въ виду того, что по п. 10 ст. 757 (п. 9 § 754) къ корабельнымъ кредиторамъ относятся и лица, имѣющія искъ по статьямъ 451 и 452 (§§ 485 и 486).

2. «Рейсомъ въ этой главѣ называется такой рейсъ, ради котораго корабль заново снаряженъ или который предпринятъ по новому фрахтовому договору или послѣ полнаго выполненія предыдущей отправки» (ст. 760—§ 757 Уст. торг.).

4. Къ фрахту-брутто нельзя относить: 1) суммъ, получаемыхъ судохозяиномъ хотя и въ силу фрахтоваго договора, но не за перевозку собственно, напримѣръ, полежалое. 2) Заработокъ посредствомъ корабля, но не за перевозку, напримѣръ, отъ отдачи корабля въ наемъ; отъ платы за спасеніе; отъ морской охоты, китобойнаго промысла, морского разбоя, каперства и т. п. Споренъ вопросъ о заработкѣ отъ буксированія (Lewis колеблется, но склоняется къ тому, что онъ относится къ фрахту, Schaps (I, p. 84) и Ehrenberg (p. 250) исключаютъ его. Судебная практика, сколько намъ извѣстно, не имѣла случая высказаться по этому поводу.

Согласно 1 п. ст. 452 (§ 486), судохозяинъ отвѣчаетъ въ ограниченномъ размѣрѣ только по договорамъ, заключеннымъ корабельщикомъ не въ силу особаго полномочія, а въ силу по закону принадлежащихъ ему правъ. Это положеніе возбуждаетъ два важныхъ вопроса.

а) Принадлежащія корабельщику, какъ таковому, права опредѣляются положительно п. 2 ст. 495 (2 п. § 526), гласящимъ: «корабельщикъ имѣетъ право нанимать матросовъ и въ гавани приписки» и ст. 496 (§ 527), которая постановляетъ: «когда судно находится внѣ гавани приписки, то корабельщикъ, въ силу своего положенія, имѣетъ право за своего судохозяина совершать съ третьими лицами всякія сдѣлки и юридическія дѣйствія, относящіяся до снаряженія корабля, экипажа, снабженія съѣстными припасами, поддержанія корабля въ добромъ видѣ, а равно и вообще совершенія рейса». Отрицательно права корабельщика опредѣляются въ цѣломъ рядѣ статей (п. I § 526, §§ 528—530 и другіе), о чемъ будетъ сказано ниже (въ отдѣлѣ «о корабельщикѣ»).

в) Ограниченная отвѣтственность судохозяина не имѣетъ мѣста въ тѣхъ случаяхъ, когда корабельщикъ дѣйствовалъ въ силу особаго полномочія, но спорнымъ является вопросъ о томъ,

какова отвѣтственность судохозяина, если у корабельщика было общее полномочіе на совершеніе даже такихъ дѣйствій, которыя онъ имѣетъ право совершать и просто какъ корабельщикъ, въ силу своего положенія. E. Boyens (1, 221 f) говоритъ, что въ такомъ случаѣ хозяинъ отвѣчаетъ безъ ограниченія, другіе (Ehrenberg, Haftung, p. 181, Schaps, p. 87, Makower p. 13) держатся противоположнаго, повидимому, болѣе правильнаго взгляда, утверждая, что ограниченная отвѣтственность прекращается только въ томъ случаѣ, когда корабельщикъ при совершеніи сдѣлки ссылался на имѣющееся у него полномочіе и когда у него было не порученіе въ случаѣ необходимости совершить данное дѣйствіе (инструкція), а именно полномочіе ясно выраженное. Къ этому взгляду присоединилась и судебная практика (Obergericht u Appelationsgericht см. Busch Archiv XXXVIII, p. 269, сравн. также Protokolle, Lutz p. 1614 и 3732), признавая, однако, что въ такомъ случаѣ безразлично, могъ ли корабельщикъ совершить данное дѣйствіе безъ полномочія или нѣтъ.

Согласно 2. п. ст. 452 (2 п. § 486), судохозяинъ отвѣчаетъ въ ограниченномъ размѣрѣ за неисполненіе или неполное исполненіе договора въ томъ случаѣ, когда исполненіе лежало на обязанности корабельщика, а заключенъ былъ договоръ самимъ хозяиномъ.

а) Договоръ долженъ быть заключенъ хозяиномъ, а не корабельщикомъ, потому что въ послѣднемъ случаѣ примѣняется не п. 2, а п. 1 этой статьи (ср. Sallman, Duplex persona въ G.Z. XLI, p 447—8).

б) Предѣлы обязанностей корабельщика опредѣляются ст. 480 (§ 513) и слѣдующими, но, какъ вполнѣ правильно замѣчаетъ Boyens (I, p. 223), только при соображеніи всѣхъ обстоятельствъ каждаго отдѣльнаго случая можно провести точную границу обязанностей корабельщика.

в) Основаніемъ исковаго требованія должно являться неисполненіе или неполное исполненіе договора, но можетъ быть и такое дѣйствіе, которое сдѣлало исполненіе договора напередъ невозможнымъ (напримѣръ, пассажирскій пароходъ отошелъ

раньше назначеннаго времени, почему пассажиры не попали на него, слѣдовательно не могли быть перевезены куда слѣдовало (H. G. Hamburg въ Hbl. 1869, № 65).

г) Истецъ долженъ доказать только фактъ неисполненія или неполнаго исполненія договора и не обязанъ доказывать, что это произошло по винѣ корабельщика или члена корабельной команды (Boyens, 1, 223, Schaps, 86, Makower, II, 13, Entsch. R. O. H. G. XI p. 260, Hans. 1887, № 129).

Чрезвычайно важное значеніе при примѣненіи п. п. 1 и 2 ст. 452 (§ 486) имѣетъ заключительная клаузула этой статьи, согласно которой въ указанныхъ случаяхъ ограниченная отвѣтственность судохозяина не имѣетъ примѣненія, если самъ судохозяинъ виновенъ въ исполненіи договора, или если онъ особо ручался за его исполненіе.

а) Вина судохозяина можетъ состоять въ неправильномъ выборѣ корабельщика или экипажа (Wagner 183, Schaps, 86 Boyens, 1, 224, Lewis, Seerecht, 1, 37, Protokolle, изд. Lutz p. 4155), въ отправленіи плохого корабля (Entsch R. G. H. G. XXIII № 5, XI p. 260), неправильномъ принятіи на себя обязанностей корабельщика (H. G. Hamburg въ Hbl. 1872, № 107) и т. п.

б) Особое ручательство, въ которомъ судебная практика (O. G. Hamburg въ Hbl. 1874 № 64) видитъ «отказъ отъ привилегіи ограниченной отвѣтственности», должно быть выражено точно и опредѣленно лично судохозяиномъ или его замѣстителями, надлежаще на то уполномоченными. Законъ не исключаетъ изъ числа такихъ замѣстителей и корабельщика, но только при наличности особаго полномочія. Тотъ фактъ, что хозяину было извѣстно о заключеніи корабельщикомъ договора или совершеніи юридическаго дѣйствія, не служитъ еще доказательствомъ того, что хозяинъ «особо ручался за исполненіе» въ смыслѣ ст. 452 (§ 486). Нужно, впрочемъ, сказать, что и въ литературѣ, и въ судебной практикѣ этотъ вопросъ почти не затронутъ.

П. 3 ст. 452 (п. 3 § 486) опредѣляетъ размѣръ отвѣтственности судохозяина за проступки, предусмотрѣнные ст. 451 (§ 485). Boyens (1, 227) пытается, правда, провести различіе между де-

ликтами судовой команды и виною въ неисполненіи договора, ссылаясь при этомъ на Protokolle, изд. Lutz p. 4158 ff., но это мнѣніе не находитъ себѣ опоры въ дѣйствующемъ законодательствѣ.

Какъ отражается на правахъ кредиторовъ совмѣщеніе въ одномъ лицѣ судохозяина и корабельщика?

Въ этомъ отношеніи Boyens (1, p. 228) вполнѣ правильно выдѣляетъ п. 3 ст. 452 (п. 3. § 486), для котораго этотъ вопросъ не имѣетъ значенія: если убытокъ причиненъ по винѣ корабельщика, то онъ отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ, какъ таковой; если же убытокъ причиненъ какимъ либо изъ членовъ корабельной команды, то отвѣтственность ограничена на общихъ основаніяхъ. Относительно другихъ случаевъ въ литературѣ существуетъ разногласіе, тѣмъ болѣе понятное, что закономъ этотъ вопросъ не разрѣшенъ, а судебной практикой не разработанъ.

Одни, какъ, напримѣръ, Lewis (Comm. 1.p. 55—6) Cosack (G. Z. XXXII, p. 33) думаютъ, что судохозяинъ—корабельщикъ во всѣхъ случаяхъ несетъ неограниченную отвѣтственность: такое мнѣніе основано на полномъ отрицаніи т. н. duplex persona въ данномъ случаѣ. Другіе (Ehrenberg p. 182; Wagner I p. 258; Schröder въ G. Z. XXXII p. 248, Sallman, G. Z. XLI p. 442) признаютъ, что само по себѣ сліяніе въ одномъ лицѣ судохозяина и корабельщика не создаетъ еще презумпціи неограниченной отвѣтственности, мотивируя такое утвержденіе главнымъ образомъ тѣмъ тяжелымъ положеніемъ, въ которое въ противномъ случаѣ былъ бы поставленъ судохозяинъ-корабельщикъ.

Въ дальнѣйшемъ примѣненіи этого положенія они, однако, расходятся: Ehrenberg и Wagner держатся того мнѣнія, что во всѣхъ случаяхъ гдѣ корабельщикъ дѣйствовалъ какъ таковой, ничѣмъ не заявляя о томъ, что онъ же и судохозяинъ, онъ несетъ только ограниченную отвѣтственность; Sallman ставитъ рѣшеніе вопроса объ отвѣтственности въ зависимость отъ того, можно ли въ каждомъ данномъ случаѣ установить разность лицъ; Boyens руководствуется, главнымъ образомъ, чисто практическими соображеніями.

Обращаясь къ частнымъ случаемъ, мы видимъ слѣдующее.

а) Случай п. 1 ст. 452 (п. 1 § 486) анологиченъ тому случаю, когда корабельщикъ, какъ таковой, заключаетъ договоръ съ третьимъ лицомъ, не упоминая о томъ, что у него есть спеціальное полномочіе на заключеніе даннаго договора. Въ такомъ случаѣ корабельщикъ, если можно такъ выразиться, скрыто представляетъ собою судохозяина, но тѣмъ не менѣе послѣдній отвѣчаетъ только въ размѣрѣ fortune de mer. Въ данномъ случаѣ должно имѣть мѣсто то же правило: если корабельщикъ не заявляетъ, что онъ состоитъ и судохозяиномъ, отвѣтственность въ размѣрѣ fortune de mer, въ противномъ случаѣ—неограниченная.

б) Въ случаѣ п. 2 ст. 452 (2 п. § 486) судохозяинъ-корабельщикъ самъ и заключаетъ договоръ, и выполняетъ его, а потому нѣтъ никакого основанія ограничивать его отвѣтственность за его же дѣйствія. Такого взгляда держатся Lewis (G Z, IV p. 49) и Sallman (G. Z. XLI, p. 448—9).

Шведское законодательство.

Принимая во вниманіе, что въ основу современнаго шведскаго законодательства о морской торговлѣ было положено германское торговое уложеніе, которое мы разсмотрѣли выше, мы здѣсь только вкратцѣ остановимся на наиболѣе важныхъ пунктахъ.

Законы объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика заключаются въ §§ 7 и 8, которые гласятъ:

§ 7. «Арматоръ по обязательствамъ, которыя онъ лично или при посредствѣ другихъ принялъ на себя относительно корабля, отвѣчаетъ, гдѣ сей законъ не постановляетъ иначе, лично, т. е. всѣмъ своимъ имуществомъ. По требованіямъ, основаннымъ на опущенныхъ, невыполненныхъ или неполно выполненныхъ обязательствахъ, которыя были приняты арматоромъ или инымъ лицомъ на основаніи полномочія арматора, но выполненіе которыхъ лежало на корабельщикѣ какъ таковомъ (дословно: въ его качествѣ), а равно и по обязательствамъ, принятымъ корабельщикомъ какъ

таковымъ, но безъ особаго полномочія арматора, арматоръ отвѣчаетъ только кораблемъ и фрахтомъ. Но арматоръ несетъ личную отвѣтственность по требованіямъ экипажа изъ договоровъ о службѣ и жалованіи, заключенныхъ корабельщикомъ».

§ 8. «За вредъ, который произошелъ отъ ошибки или небреженія по службѣ корабельщика или кого либо изъ корабельной команды, судохозяинъ отвѣчаетъ кораблемъ и фрахтомъ; тотъ же законъ примѣняется (въ случаѣ), если вредъ произошелъ по винѣ лица, которое хотя и не принадлежало къ командѣ, но на основаніи мандата судохозяина или корабельщика исполняло корабельную службу или работало на кораблѣ.

То, что судохозяинъ принужденъ отдать такимъ образомъ, онъ имѣетъ право требовать съ того, кто причинилъ вредъ.»

Обращаясь къ разсмотрѣнію означенныхъ выше законоположеній, мы видимъ:

1) искъ предъявляется непосредственно къ хозяину корабля, который и является, такимъ образомъ, главнымъ отвѣтственнымъ предъ потерпѣвшимъ лицомъ. Само собою разумѣется, что потерпѣвшій не лишенъ права предъявить искъ и къ лицу, причинившему вредъ, но онъ не обязанъ дѣлать это.

2) Общимъ принципомъ отвѣтственности является отвѣтственность неограниченная.

3) Выполненіе обязательства, лежащее на корабельщикѣ, какъ таковомъ, состоитъ въ своевременной и осторожной доставкѣ въ условленныя мѣста груза и пассажировъ и въ общихъ чертахъ опредѣляется 31 параграфомъ, который гласитъ: «корабельщикъ наблюдаетъ, чтобы нагрузка и разгрузка корабля шли быстро и отъѣздъ корабля послѣ нагрузки или разгрузки происходилъ безъ замедленія. Во время пути онъ не долженъ уклоняться отъ обычнаго направленія» и т. д. Такимъ образомъ, оно сводится къ чисто техническому руководству кораблемъ. Кромѣ того, законъ признаетъ за корабельщикомъ, какъ таковымъ, право вступать въ особые договоры съ третьимъ лицами—48 параграфъ: «Когда корабль находится внѣ порта приписки, корабельщикъ, какъ таковой (дословно въ его качествѣ» i denna sin egenskap), вступаетъ

въ договоры съ третьими лицами за счетъ судохозяина и принимаетъ обязательства касательно всего, что относится до арматуры корабля, снабженія его съѣстными припасами, содержанія.... а равно зафрахтованія» и т. д. По всѣмъ договорамъ, заключеннымъ корабельщикомъ въ предѣлахъ этой статьи, судохозяинъ отвѣчаетъ предъ третьими лицами кораблемъ и фрахтомъ. Объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика по договорамъ бодмереи, спасенія и въ случаѣ аваріи будетъ сказано ниже, въ соотвѣтствующихъ отдѣлахъ.

4) Подъ «кораблемъ» въ смыслѣ 7 и 8 параграфовъ, понимается, какъ говоритъ 268 параграфъ, не только самый корабль, но и его принадлежности (tillbehör); положительнаго опредѣленія того, что считать принадлежностями, законъ не даетъ, но тотъ же параграфъ говоритъ, что «подъ принадлежностями корабля нельзя понимать провіантъ и топливо, а если корабль паровой—уголь и другія вещества, употребляемыя для питанія машинъ». Нѣкоторая неопредѣленность закона не можетъ причинить здѣсь, какъ и въ другихъ мѣстахъ, какія бы то ни было затрудненія въ виду того, что въ составѣ суда по морскимъ дѣламъ ex officio находятся свѣдущіе люди, на усмотрѣніе которыхъ и оставленъ повидимому вопросъ, что считать принадлежностями корабля въ каждомъ данномъ случаѣ.

5) Подъ «фрахтомъ», согласно 268 параграфу, понимается «брутто фрахтъ того рейса, при которомъ возникло требованіе». Законъ не даетъ однако никакого опредѣленія термина «рейсъ».

6) Законъ ничего не говоритъ о томъ, отражается ли на отвѣтственности судохозяина замѣна корабельщика штурманомъ, но, принимая во вниманіе, что законъ (29 §) въ нѣкоторыхъ случаяхъ разрѣшаетъ ему дѣлать это, слѣдуетъ предположить, что отвѣтственность судохозяина остается безъ измѣненія. Точно также безъ измѣненія остается, повидимому, отвѣтственность судохозяина и за дѣйствія корабельщика, назначеннаго на корабль шведскимъ консуломъ въ порядкѣ 30 параграфа.

7. Теоретически довольно важнымъ представляется вопросъ о томъ, кого считать принадлежащимъ къ корабельной командѣ

(besättning), но практически этотъ вопросъ почти не имѣетъ значенія, потому что съ точки зрѣнія отвѣтственности судохозяина важно только установить, что данное лицо находилось на кораблѣ «на основаніи порученія судохозяина или корабельщика». Безусловно къ лицамъ корабельной команды принадлежатъ всѣ тѣ, кто получилъ разсчетную книжку жалованья (70 параграфъ), или поименованъ къ корабельномъ журналѣ согласно п. I § 37.

На другіе вопросы мы не находимъ отвѣта ни въ законѣ, ни въ судебной практикѣ, пока еще, впрочемъ, весьма бѣдной, но въ общемъ мы все же можемъ не обратить вниманія на стройность и цѣлесообразность шведскаго законодательства, которое особенно выигрываетъ въ этомъ отношеніи при сравненіи его съ законодательствами русскимъ и французскимъ.

Французское законодательство.

Отвѣтственность судохозяина за дѣйствія корабельщика опредѣляется по французскому праву ст. 216 торговаго кодекса, которая гласитъ: «всякій судохозяинъ несетъ гражданскую отвѣтственность за дѣйствія корабельщика и отвѣчаетъ по обязательствамъ, заключеннымъ послѣднимъ касательно (въ связи съ relatif) корабля и экспедиціи. Во всѣхъ случаяхъ онъ можетъ освободиться отъ вышеозначенныхъ обязательствъ путемъ абандона корабля и фрахта, но право абандона не предоставлено тому, кто въ одно и то же время состоитъ корабельщикомъ и собственникомъ корабля. Однако, если корабельщикъ состоитъ только сособственникомъ корабля, то по заключеннымъ имъ обязательствамъ касательно корабля и экспедиціи онъ отвѣчаетъ лишь пропорціонально принадлежащей ему части».

Такимъ образомъ, какъ мы видимъ, французское право устанавливаетъ чистую систему абандона. Мы должны сдѣлать однако слѣдующія частныя замѣчанія.

Какъ мы видѣли, законъ не обязываетъ третьихъ лицъ предъявлять искъ къ корабельщику. Имѣютъ ли они право на это?

Законъ объ этомъ умалчиваетъ и потому отвѣтъ на настоящій вопросъ приходится искать въ общемъ гражданскомъ правѣ.

Намъ кажется, что слѣдуетъ различать два случая:

а) если ущербъ нанесенъ неправильными дѣйствіями корабельщика, то, по аналогіи съ ст. 1384 гр. код., слѣдуетъ признать, что искъ можетъ быть предъявленъ и къ нему;

б) если искъ основанъ на договорѣ или обязательствѣ, заключенномъ корабельщикомъ, то вопросъ, какъ единогласно признаютъ юристы (Lyon-Caën, v. V, p. 175; Valroger. v. I. p. 291), слѣдуетъ рѣшать въ отрицательномъ смыслѣ, потому что, въ противность праву римскому, корабельщикъ есть только повѣренный судохозяина и заключаетъ договоръ не для себя, а для судохозяина.

Судохозяинъ отвѣчаетъ за дѣйствія корабельщика. Что слѣдуетъ понимать подъ «дѣйствіями» (faits)? По правильному опредѣленію Lyon-Caën'а ст. 216 имѣетъ въ виду только дѣйствія корабельщика какъ таковаго (en sa qualité). Можно поэтому установить слѣдующія общія положенія:

а) судохозяинъ отвѣчаетъ не только за дѣйствія, но и за ошибки, неправильныя дѣйствія (fautes) корабельщика. Старые писатели невполнѣ соглашались съ этимъ (Roccus—за, Casaregis—противъ, выражаясь—delictum ministri tamquam casus fortuitus-Disc. CXV), но новые писатели и судебная практика приняли ученіе Веддеркопа, согласно которому судохозяинъ отвѣчаетъ за корабельщика не только по обязательствамъ, но и ex culpa circa officium immediate commissâ (L. I. tit. I, § 6. (См. Desjardins, II, p. 40; Valroger, I, p. 284, Суды въ Руэнѣ 17 Марта 1874 (S. 74. 2. 199) и Пуатье 23 Февраля 1876 г.—Д. 76. 2. 132);

б) вопросъ объ отвѣтственности судохозяина за нарушеніе корабельщикомъ устава таможеннаго спорѣнъ. Одни (Bédarride, v. I p. 276 ср. journal intern. privé, 1887, p. 57) думаютъ, что судохозяинъ отвѣчаетъ предъ таможней, но не предъ третьими лицами, другіе (Lyon-Caën, V, p. 119, Desjardins, p. 42, Valroger, 295) признаютъ и отвѣтственность передъ третьими лицами. Судебная

практика колеблется, но въ общемъ замѣчается тенденція къ окончательному рѣшенію вопроса въ положительномъ смыслѣ;

в) такимъ же спорнымъ является и вопросъ о consulat. Дѣло въ томъ, что, согласно ст. 242 и слѣд. торг. код., по пріѣздѣ въ мѣсто назначенія корабельщикъ обязанъ сдѣлать надлежащимъ властямъ донесеніе обо всемъ, что съ нимъ случилось въ дорогѣ. Одни (Cresp-Laurin, I, p, 617, Bédarride p. 404) рѣшаютъ его отрицательно, считая, что представленіе consulat касается не «корабля и экспедиціи», а есть общая полицейско-морская обязанность; другіе (Desjardins, p. 44, Lyon-Caën, V. p. 119) думаютъ, что хотя представленіе consulat и есть обязанность полицейская, но его непредставленіе можетъ вредно отразиться на гражданскихъ интересахъ третьихъ лицъ, а потому нѣтъ основанія въ данномъ случаѣ отрицать отвѣтственность судохозяина.

Какъ мы видѣли выше, судохозяинъ отвѣчаетъ за дѣйствія, совершенныя корабельщикомъ, какъ таковымъ, касательно корабля и экспедиціи. Что это значитъ? Общее правило установить чрезвычайно трудно, почти невозможно, и вопросъ во многихъ случаяхъ долженъ рѣшаться по мѣстнымъ, почти всегда некодифицированнымъ обычаямъ. Такъ, напримѣръ, признано, что покупка провіанта входитъ въ обязанности корабельщика, а покупка карго нѣтъ (Journ. de Jurisprudence de Marseille, 1862. 2. 126). Впрочемъ, законъ даетъ нѣсколько отрицательныхъ указаній на права корабельщика, опредѣляя, какія дѣйствія корабельщикъ не вправѣ совершать безъ особаго полномочія. Къ этому разряду относятся запрещеніе корабельщику продавать корабль въ ст. 1988 гражд. код., и закладывать его по ст. 3 закона 10 Іюля 1885 года о корабельной ипотекѣ. Еще болѣе важное значеніе имѣютъ ограниченія правъ корабельщика въ мѣстѣ жительства судохозяина или его уполномоченныхъ, о чемъ будетъ сказано ниже. Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что значеніе послѣдняго ограниченія довольно спорно и многіе (Lyon-Caën, V, p. 118, Valroger, I p. 400, Desjardins, II. p. 278), а также и болѣе ранніе,— (Pardessus, Alauzet и другіе) думаютъ, что третьи лица, бывшія въ

добросовѣстномъ заблужденіи относительно дѣйствительнаго мѣста жительства судохозяина, имѣютъ право иска къ послѣднему.

Судохозяинъ отвѣчаетъ не только за корабельщика, но и его замѣстителя (Desjardins, II, p. 57, Valroger, I, p. 282, Bédarride, I, p. 407) и не только тогда, когда онъ разрѣшилъ корабельщику замѣщать себя, но и тогда, когда онъ это прямо запретилъ ему. Объясненіе такой строгости закона слѣдуетъ искать вмѣстѣ съ Ульпіаномъ (Digest. L. I § 5 de exercit. act.) въ стремленіи usque producendum utilitatem navigantium и въ желаніи защитить интересы третьихъ лицъ, которыя невсегда (правильнѣе—почти никогда) могутъ входить въ разборъ законности полномочій корабельщика и вправѣ считать истиннымъ корабельщикомъ того, кто распоряжается на кораблѣ.

Несравненно важнѣе вопросъ объ отвѣтственности хозяина за дѣйствія членовъ экипажа. Въ томъ, что отвѣтственность вообще, существуетъ, не могло быть никакого сомнѣнія, въ виду наличности ст. 1384 гражд. код., установляющей отвѣтственность хозяевъ за дѣйствія слугъ, и весь вопросъ сводится только къ тому, можно ли здѣсь примѣнять установленный ст. 216 торг. код. принципъ ограниченной отвѣтственности. Практическая необходимость заставила суды рѣшить этотъ вопросъ въ утвердительномъ смыслѣ, но такъ какъ въ законѣ для этого прямыхъ данныхъ не оказалось, то сперва ссылались на ст. 217, которая устанавливаетъ отвѣтственность хозяевъ каперскихъ судовъ за дѣйствія ихъ матросовъ и затѣмъ, въ виду непримѣнимости къ обычнымъ торговымъ судамъ исключительнаго постановленія о каперахъ, обосновали свое рѣшеніе на предположеніи отвѣтственности капитана за дурной выборъ матроса: «если ст. 216 торг. код. не говоритъ объ экипажѣ, то это оттого, что дѣйствія лицъ, входящихъ въ его составъ, она считаетъ дѣйствіями самого капитана, выбравшаго этихъ лицъ, командующаго ими и потому отвѣчающаго за нихъ« (Рѣш. Марсельскаго Ком. Суда въ Journ. de Marseille, t. XIV, 1. 48. (Того же взгляда держится и кассаціонный судъ—см. Dall. 1854. I. 235). Судебная практика идетъ даже еще дальше и, становясь въ явное противорѣчіе какъ съ

римскимъ правомъ (Dig. nautae caupones, fr. 7. § 2), такъ и съ нѣкоторыми юристами (Pardessus, Us. et cout. I, p. 91), признаетъ судохозяина отвѣтственнымъ даже за вредъ, нанесенный членами экипажа другъ другу (см. Sirey, 74, 2. 199 и 76, 2. 214).

Въ какихъ случаяхъ можетъ хозяинъ воспользоваться предоставленнымъ ему правомъ абандона? Законъ говоритъ, что судохозяинъ можетъ имъ воспользоваться всегда (dans tous les cas) и нѣкоторые (напр. Hoechster и Sacré, I, p. 60) принимаютъ это постановленіе въ его буквальномъ смыслѣ. Правильнѣе, однако, будетъ, какъ кажется, согласиться съ Lyon-Caën и Desjardins, на сторонѣ которыхъ стоитъ къ тому же и судебная практика, и признать, что судохозяинъ отвѣчаетъ всѣмъ своимъ имуществомъ, если: 1, искъ основанъ на его винѣ въ первоначальномъ снаряженіи корабля; 2, если искъ основанъ на неправильномъ дѣйствіи корабельщика, но это дѣйствіе не входило въ кругъ обязанностей корабельщика и было ему особо поручено судохозяиномъ (напримѣръ, особыя коммерческія операціи за счетъ судохозяина). Такого мнѣнія, кромѣ указанныхъ выше и Bédarride, I, p. 414—противнаго мнѣнія Emérigon (Contrats à la grosse, ch. IV, sect. XI, § 3), который устанавливаетъ невѣдомую дѣйствующему законодательству норму отвѣтственности — кораблемъ, фрахтомъ и карго; 3, если судохозяинъ утвердилъ (ratifier) дѣйствіе корабельщика— ratihabitio mandato aequiparatur. Что считать такой ратификаціей— вопросъ факта и рѣшеніе его принадлежитъ усмотрѣнію суда.

По ст. 216 торг. код. въ составъ абандона входятъ корабль и фрахтъ.

а) Корабль абандонируется въ томъ состояніи, въ какомъ онъ находится, хотя бы даже онъ былъ на днѣ моря (Dall. 72. 1. 79), но судохозяинъ можетъ подвергнуться особой отвѣтственности, если онъ послалъ корабль въ море послѣ того, какъ къ нему былъ предъявленъ искъ (напримѣръ, въ случаѣ, указанномъ въ рѣшеніи суда въ Ля-Рашели 16 Мая 1876 года см. Réc. de M. 1877. 2. 96).

Очень важно, между прочимъ, рѣшеніе Нантскаго суда (J. N. 1866. 1. 138) отъ 24 Марта 1866 года, согласно котораго судо-

хозяинъ имѣетъ право требовать, чтобы его кредиторы предъявляли свои иски не къ нему, а къ государству (contre l' Etat), если послѣ кораблекрушенія корабельщикъ продалъ остатки и полученныя деньги сдалъ консулу.

б) По вопросу о томъ, какой фрахтъ—брутто или нетто—абандонируется, мнѣнія, какъ среди юристовъ, такъ и въ судебной практикѣ сильно расходятся. Lyon-Caën (V, p. 144), Desjardins (11 p. 91), Laurin (1, p. 63) и судъ Марсели (Réc. de Marseille, 1866, 1. 54) признаютъ, что абандонируется только фрахтъ нетто. Основано такое воззрѣніе на предположеніи, что законъ устанавливаетъ положительное правило, согласно котораго судохозяинъ отвѣчаетъ исключительно въ размѣрѣ fortune de mer; если же допустить отвѣтственность фрахтомъ брутто, то издержки придется отнести на счетъ fortune de terre. Говоря о томъ же вопросѣ въ связи съ постановленіями германскаго права, мы указали уже на то, что, даже принимая отвѣтственность въ размѣрѣ fortune de mer, слѣдуетъ считать не результаты одного рейса, иногда завѣдомо для хозяина убыточнаго, а балансъ за извѣстный періодъ, такъ какъ, въ виду отсутствія точнаго дѣленія между fortune de terre и fortune de mer судохозяина, приходъ одной смѣшивается съ другой, и иногда прямо невозможно опредѣлить дѣйствительный размѣръ фрахта нетто. Принимая при этомъ во вниманіе, что, какъ говоритъ Valroger (1, p. 322), самое дѣленіе на fortune de terre и fortune de mer чуждо языку законодателя, будетъ, кажется, въ теоріи (практика, какъ мы видимъ, колеблется) правильнѣе согласиться съ нимъ и съ судами Нантскимъ (Réc. de Nantes 1865. 1. 306) и кассаціоннымъ (Dall. 1870. 1. 326), которые признаютъ, что подъ «фрахтомъ» законъ понимаетъ фрахтъ-брутто, «какъ этотъ терминъ обыкновенно понимаютъ въ морской и торговой практикѣ». Къ фрахту судебная практика приравниваетъ плату за проѣздъ пассажировъ (Dall. 53. 2. 61).

Если въ числѣ клади, перевозимой кораблемъ, находились товары, принадлежавшіе лично судохозяину, то послѣдній долженъ предоставить въ распоряженіе кредиторовъ сумму, равную приблизительно фрахту за перевозку такой партіи товара, потому

что, какъ говоритъ Desjardins, отказываясь отъ отвѣтственности за убытки, онъ не можетъ пользоваться выгодами. Выше мы пытались объяснить то же явленіе нѣсколько инымъ способомъ.

Если корабль былъ зафрахтованъ, и затѣмъ фрахтователь передалъ его или принялъ для перевозки грузы, то судохозяинъ отвѣчаетъ только въ размѣрѣ фрахтовъ по цертепартіи, а не въ болѣе высокой суммѣ, означенной въ коноссаментахъ.

Нѣсколько спорень вопросъ о томъ, что считать фрахтомъ корабля, снаряженнаго судохозяиномъ и отправленнаго имъ для рыбной ловли. Valroger и Lyon-Caën (V, p. 146), соглашаясь съ рѣшеніемъ Руэнскаго суда (Dall. 1876 г. 1. 210), думаютъ, что фрахтомъ здѣсь слѣдуетъ считать доходъ отъ рыбной ловли. Это, конечно, неправильно, потому что доходъ отъ рыбной ловли заключаетъ въ себѣ и фрахтъ, и амортизацію стоимости рыболовныхъ снарядовъ, и награду за личный трудъ и рискъ, и т. п. De-Courcy (Quest. de droit marit. p. 138) вполнѣ правильно возстаетъ противъ такого въ сущности фиктивнаго опредѣленія размѣра фрахта и, примыкая къ нѣмецкой школѣ, доказываетъ, что въ данномъ случаѣ вообще нѣтъ фрахта и кредиторы, зная назначеніе судна, должны были имѣть въ виду это обстоятельство.

Чрезвычайно важенъ вопросъ о томъ, заключаетъ ли въ себѣ абандонъ и страховое вознагражденіе. По п. 2 закона 19 Февраля 1889 года ипотечные и привилегированные кредиторы имѣютъ право на преимущественное погашеніе ихъ претензій изъ страхового вознагражденія, что же касается другихъ кредиторовъ, то общее мнѣніе какъ писателей (Lyon-Caën, V, p. 148; Valroger, I p. 327; Bédarride I, p. 444), такъ и кассаціоннаго суда (Dall. 1882. I. 129) высказывается противъ кредиторовъ. Старые писатели (Pardessus, 6 изд. II, № 663) держались противоположнаго взгляда на томъ основаніи, что пріобрѣтатель застрахованной вещи имѣлъ право на страховое вознагражденіе въ случаѣ гибели самой вещи. Новые писатели мотивируютъ свой взглядъ тѣмъ, что страховыя преміи платятся изъ fortune de terre, а потому предоставлять страховое вознагражденіе кредиторамъ—значило бы дѣлать судохозяина отвѣтственнымъ частью его fortune de terre.

Относительно формы, въ какой абандонъ можетъ быть произведенъ, законъ ничего не говоритъ и потому Emérigon (ch. IV, sect. XI) не безъ основанія говоритъ, что «достаточно, чтобы абандонъ былъ какимъ либо образомъ сдѣланъ». Между прочимъ, абандонъ можетъ быть сдѣланъ въ формѣ нотаріальнаго заявленія кредиторамъ, судебному приставу, или, наконецъ, суду до или послѣ постановленія рѣшенія.

Спорепъ и вопросъ о томъ, что представляетъ собою абандонъ: полную передачу имущества или только предоставленіе кредиторамъ права удовлетворить свои претензіи изъ означеннаго имущества. Существенное значеніе этотъ вопросъ получилъ бы только въ томъ случаѣ, если бы цѣнность абандонированнаго имущества оказалась выше суммы претензій; въ первомъ случаѣ остатокъ принадлежалъ бы кредиторамъ, а во второмъ подлежалъ бы возврату бывшему хозяину корабля. Принимая однако во вниманіе, что на практикѣ такой случай слишкомъ мало вѣроятенъ, мы не станемъ здѣсь входить въ болѣе подробное его обсужденіе.

По вопросу о томъ, согласно какимъ законамъ опредѣляется размѣръ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика, главные писатели и судебная практика единогласно высказались за законы флага (Valroger, I, p. 333 Lyon- Caën, V p. 170; Касац. Судъ въ journ. Pal. 1892.1.69; Asser et Rivier (цит. у Lyon— Caën) Eléments du droit international privé, n° 110).

Англійское законодательство.

Какъ основное положеніе, опредѣляющее вообще отвѣтственность судохозяина по англійскимъ законамъ, можно принять слова лорда Холта: «законъ возлагаетъ на лицо, которому была довѣрена перевозка груза, отвѣтственность за всѣ событія, кромѣ дѣйствій Бога и враговъ Королевы»; другіе англійскіе юристы, и въ числѣ ихъ лордъ Тентерденъ, говорятъ, что судохозяинъ является только common carrier (обычнымъ возчикомъ), и какъ таковой отвѣчаетъ наравнѣ съ страховщикомъ. По во-

просу о томъ, что такое common carrier, существуетъ значительное разногласіе. Лордъ Эшеръ, въ дѣлѣ Liver Alcali Co v. Johnson весьма удачно обходитъ этотъ вопросъ, говоря, что «всякій судохозяинъ, который по найму перевозитъ грузы на своемъ кораблѣ, принимаетъ на себя обязанность перевозить ихъ на свой полный рискъ» и т. д. Лордъ Блакборнъ, высказываясь по тому же дѣлу, призналъ, что хотя отвѣтчикъ является только лодочникомъ, тѣмъ не менѣе онъ несетъ за перевозимые имъ товары отвѣтственность какъ «обычный возчикъ» (L. R. 9. Ex. 338). Нѣсколько времени спустя, очевидно, подъ вліяніемъ вышеприведеннаго мнѣнія, судья Бреттъ, рѣшая въ первой инстанціи дѣло Nugent v. Smith (Wittmaack въ своей статьѣ «Rhederhaft bei Schiffscollisionen nach Englischem Recht (GZ. 47 p. 294) совершенно неправильно считаетъ дѣло Liver Alcali Co v. Johnson, бывшее въ 1874, болѣе позднимъ, чѣмъ дѣло Nugent v. Smith—въ 1876 г. Такая хронологическая ошибка дѣлаетъ и его выводы весьма мало достовѣрными) опредѣляетъ обычнаго возчика какъ человѣка, который объявляетъ (формальнаго объявленія не требуется) о своей готовности принимать за плату къ перевозкѣ чужіе товары, независимо отъ того, производится ли перевозка между опредѣленными termini (мѣстами отправки и назначенія) (1. C. P. Div. 19,27).

Лордъ Кокборнъ, въ своемъ докладѣ по тому же дѣлу въ апелляціонной инстанціи (1. C. P. Div. 423), требуетъ, чтобы перевозка происходила между опредѣленными termini, но какъ говоритъ Лордъ Меллишъ по тому же дѣлу (p. 439) для опредѣленія размѣра отвѣтственности судохозяина требуется только, чтобы было доказано, что онъ въ данномъ случаѣ выполнялъ функціи обычнаго возчика. Вообще, слѣдуетъ сказать, что на практикѣ англійскіе суды руководствуются всегда рѣшеніемъ по дѣлу Liver Alcali Co v. Johnson.

По Common Law (обычному праву) отвѣтственность судохозяина не подвергается никакимъ ограниченіямъ, и до конца XVIII столѣтія англійское законодательство держалось постановленій законовъ Олерона и Висби, признававшихъ отвѣтственность судохозяина неограниченной. Первымъ закономъ, ограничившимъ

отвѣтственность судохозяина, былъ статутъ (7, Geo. 2 с. 15), изданный въ 1734 г. подъ вліяніемъ Роттердамской Ординаціи 1721 г. («судохозяинъ не отвѣчаетъ за дѣйствія своего корабельщика, совершенныя безъ его приказа, въ суммѣ, превышающей стоимость его части корабля» имѣется въ виду корабельное товарищество) и петиціи лондонскихъ купцовъ и судохозяевъ, и постановлявшій, что «никакое лицо или лица, которыя суть, или будутъ, собственникомъ или собственниками какого либо корабля или судна, не могутъ подвергнуться отвѣтственности или обязанности вознаградить какое либо лицо или лица за ущербъ или убытокъ, причиненные похищеніемъ, утайкой или уносомъ корабельщикомъ и матросами, или кѣмъ либо изъ нихъ, золота, серебра, алмазовъ, цѣнныхъ вещей, драгоцѣнныхъ камней или иныхъ вещей и товаровъ, которые, начиная съ и слѣдуя за днемъ 24 Іюня 1734 года, будутъ погружены, приняты или внесены на бортъ какого либо корабля или судна, а равно и за другой какой либо актъ или дѣйствіе и происшествіе, вредъ или убытокъ, сдѣланные, причиненные или принесенные, начиная съ и слѣдуя за днемъ 24 Іюня 1734 года, означенными корабельщикомъ и матросами, или кѣмъ либо изъ нихъ, безъ соучастія или вѣдома таковыхъ хозяина или хозяевъ» и т. д.

Мы привели въ полномъ переводѣ начало этого интереснаго статута, заключающаго въ себѣ впервые постановленіе, согласно котораго отвѣтственность судохозяина за дѣйствія корабельщика и водоходцевъ ограничивается стоимостью корабля съ его принадлежностями и фрахта за тотъ рейсъ, во время котораго случилось происшествіе, легшее въ основаніе иска.

Какъ этотъ, такъ и всѣ послѣдующіе статуты теперь отмѣнены и дѣйствующимъ закономъ по данному вопросу является VIII часть Акта о Торговомъ Судоходствѣ (1894) съ его послѣдующими дополненіями: Актомъ о Торговомъ Судоходствѣ (Отвѣтственность Судохозяевъ) 1898 и Актомъ о Торговомъ Судоходствѣ (Отвѣтственность Судохозяевъ и другихъ лицъ) 1900 г.

Ст. 503 Акта о Торговомъ Судоходствѣ 1894 г. (57 и 58 Vict. с. 60) гласитъ: «собственники корабля Британскаго или ино-

страннаго, если одинъ изъ слѣдующихъ случаевъ имѣлъ мѣсто безъ ихъ дѣйствительной вины или вѣдома:

a) Если потеря жизни или личный вредъ причинены лицу, перевозимому на кораблѣ;

b) Если поврежденіе или потеря причинены товарамъ или инымъ вещамъ на кораблѣ;

c) Если потеря жизни или личный вредъ причинены лицу, находившемуся на другомъ суднѣ, вслѣдствіе направильнаго управленія кораблемъ;

d) Если какой либо вредъ или поврежденіе причинены другому судну или какимъ либо товарамъ, или инымъ вещамъ на другомъ суднѣ, вслѣдствіе неправильнаго управленія кораблемъ.

Не отвѣчаетъ за вредъ въ размѣрѣ, превышающемъ слѣдующія суммы:

) За потерю жизни или личный вредъ, отдѣльно или вмѣстѣ съ вредомъ или поврежденіемъ судовъ товаровъ и иныхъ вещей, сумму, въ совокупности, не превышающую пятнадцати фунтовъ за каждую тонну тоннажа судна;

) За вредъ или поврежденіе судовъ, товаровъ и иныхъ вещей, независимо отъ того произошелъ ли при этомъ для кого либо личный вредъ или нѣтъ, сумму, въ совокупности, не превышающую восьми фунтовъ за каждую тонну ихъ тоннажа».

Нельзя не отмѣтить здѣсь удивительной полноты и точности англійскаго законодательства, которое, какъ мы увидимъ выше, почти на всѣ вопросы сумѣло дать авторитетные и вполнѣ точные отвѣты.

Для яснаго пониманія вышеприведенныхъ постановленій намъ надо знать, какъ понимаются термины: «корабль», «судохозяинъ», «безъ дѣйствительной вины или вѣдома», «тоннажъ», «неправильное управленіе кораблемъ».

Прежде всего, слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что прямо объ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія корабельщика англійскій законъ не говоритъ и, такимъ образомъ, избавляетъ истцовъ отъ необходимости доказывать, что они имѣли дѣло именно съ

корабельщикомъ. Таково, по крайней мѣрѣ, положеніе истцовъ при искахъ изъ деликта.

Что такое «корабль» опредѣляетъ ст. 4 Акта 1898 г. (61 и 62 Vict. с. 14): «въ настоящемъ Актѣ «корабль» обнимаетъ суда всѣхъ родовъ, употребляемыя или предназначенныя къ употребленію для плаванія, приводимыя въ движеніе не веслами, оконченныя, или находящіяся въ періодѣ окончанія или постройки». Это опредѣленіе отмѣняетъ опредѣленіе ст. 742 («корабль» обнимаетъ суда всѣхъ описаній, приводимыя въ движеніе не веслами») Акта 1894 г.

Судохозяиномъ обыкновенно считается тотъ, кто числится таковымъ по регистраціонному списку, но бываетъ и иначе. Такъ, напр., въ дѣлѣ Stapleton a. Hayman (2 H. &. C. 918; 33 L. J. Ex. 170) корабль былъ проданъ малолѣтнему, который не могъ быть зарегистрованъ какъ собственникъ. Несмотря, однако, на то, что собственникомъ по регистраціонному списку оставался продавецъ, Судъ призналъ (по иску Конкурснаго Управленія по дѣламъ продавца къ покупателю) дѣйствительнымъ собственникомъ покупателя. Въ сравнительно недавнее время (1897 г.) Судъ вновь высказался въ томъ же смыслѣ по другому дѣлу (Watson v. Duncan 16 Sc. L. R. 791).

Одинъ фактъ нахожденія на кораблѣ не устанавливаетъ еще «дѣйствительной вины или вѣдома» (Obey, L. R. I A. & E. 102— позже тотъ же взглядъ въ Satanita A. C. 59). Точно также нельзя считать всѣхъ судохозяевъ неограниченно отвѣтственными, если ущербъ или убытокъ произошелъ по винѣ или съ вѣдома одного изъ нихъ, хотя виновный судохозяинъ (имѣется въ виду part-owner въ морскомъ товариществѣ) и отвѣчаетъ въ неограниченномъ размѣрѣ (Wilson v. Dickson 2 B. & Ald. 2). То же самое положеніе примѣняется и въ томъ случаѣ, когда такимъ общимъ судохозяиномъ (part owner) является корабельщикъ, причемъ онъ не только отвѣчаетъ въ неограниченномъ размѣрѣ предъ потерпѣвшими, но и можетъ быть привлеченъ къ гражданской отвѣтственности своими товарищами (The Cricket 5 Asp. M. C. 53).

Вопросъ о томъ, что считать тоннажемъ, разрѣшается п. 2. ст. 503 Акта 1894, который гласитъ:

«a) тоннажемъ парохода считается его тоннажъ брутто, безъ вычета машинныхъ отдѣленій, а тоннажемъ паруснаго корабля считается его регистрованный тоннажъ, причемъ (во всякомъ случаѣ) въ тоннажъ не включается мѣсто, занимаемое матросами и юнгами и приспособленное для нихъ, что должно быть удостовѣрено согласно особыхъ постановленій, заключающихся въ этомъ актѣ.

b) Если иностранный корабль былъ или можетъ быть измѣренъ согласно британскаго закона, то установленный такимъ измѣреніемъ тоннажъ и долженъ считаться тоннажемъ съ точки зрѣнія этого отдѣла закона;

c) Если иностранный корабль не былъ или не могъ быть измѣренъ согласно Британскаго закона, то Главный Корабельный Надзиратель въ Соединенномъ Королевствѣ, или Главный Чиновникъ по Измѣренію какого либо изъ британскихъ владѣній внѣ Англіи, получивъ отъ, или по распоряженію, суда, разсматривающаго дѣло, въ которомъ затронутъ вопросъ о тоннажѣ корабля, такія свѣдѣнія о размѣрахъ корабля, какія ему можно доставить, выдаетъ подписанное имъ собственноручно свидѣтельство, въ которомъ удостовѣряетъ, каковъ, по его мнѣнію, былъ бы тоннажъ корабля, если бы онъ могъ быть измѣренъ согласно Британскаго закона, и тоннажъ, удостовѣренный такимъ образомъ въ этомъ свидѣтельствѣ, и долженъ считаться тоннажемъ корабля съ точки зрѣнія настоящаго закона».

Въ дѣйствительности, кромѣ указанныхъ уже вычетовъ при опредѣленіи тоннажа не включаются еще нѣкоторыя мѣста, напримѣръ, каюта капитана и складъ запасныхъ парусовъ, но дѣлается это только въ томъ случаѣ, когда имѣется удостовѣреніе о томъ, что никакихъ грузовъ тамъ не перевозится (ст. 79 Акта 1894 и The Pilgrim, p. 117).

Терминъ «неправильное плаваніе» понимается весьма широко, и Лордъ Эшеръ даетъ ему такое опредѣленіе: «всякій убытокъ, неправильно причиненный однимъ кораблемъ другому во время

навигаціи, если неправильное дѣйствіе корабля, которымъ причиненъ убытокъ, вызвано небрежностью лица, за которое судохозяинъ несетъ отвѣтственность» (The Warkworth, 9. P. D. p. 147). Нужно, однако, отмѣтить, что точныхъ постановленій относительно того, кто тѣ лица, за которыхъ судохозяинъ несетъ отвѣтственность, мы въ законѣ не находимъ.

Совершенно иначе смотритъ англійское право на отвѣтственность судохозяевъ по договорамъ, заключеннымъ корабельщиками. По дѣлу Ellis v. Turner (8 Term. Rep. въ K. B. p. 531) лордъ Кеньёнъ высказался такъ: «хотя потеря произошла вслѣдствіе неправильнаго поведенія слуги отвѣтчика, его хозяинъ (т. е. отвѣтчикъ) отвѣчаетъ за его дѣйствія. Отвѣтчики отвѣчаютъ за дѣйствія своихъ слугъ во всемъ, что послѣдними было совершено при исполненіи ихъ служебныхъ обязанностей, но не отвѣчаютъ за ихъ поведеніе въ томъ, что не касается исполненія ихъ служебныхъ обязанностей».

Дѣло Ellis v. Turner состояло въ томъ, что капитанъ корабля отвѣтчиковъ, отправлявшійся изъ Гулля въ Гэнсборо, взялся завезти *по дорогѣ* товаръ истцовъ въ Стоктонъ. Онъ, дѣйствительно, зашелъ въ Стоктонъ, но товара истцовъ не выгрузилъ, а пошелъ въ Гэнсборо, рѣшивъ завезти товаръ въ Стоктонъ на обратномъ пути, но на обратномъ пути корабль, не дойдя до Стоктона, пошелъ ко дну. Истцы предъявили искъ къ хозяину корабля, считая его отвѣтственнымъ по договорнымъ соглашеніямъ съ его корабельщикомъ.

Мы не можемъ не привести по этому поводу знаменитаго мѣста изъ пятаго изданія (стр. 99) книги лорда Тентердена «Трактатъ о законахъ, относящихся до торговыхъ кораблей и водоходцевъ», до сихъ поръ (съ 1825) считающейся у англійскихъ юристовъ неопровержимымъ руководствомъ: «высокая отвѣтственность, налагаемая законами торговыхъ народовъ въ этомъ и другихъ случаяхъ на хозяевъ за дѣйствія ихъ корабельщиковъ, казалась многимъ, на первый взглядъ, великимъ притѣсненіемъ, но, не говоря уже о возможности мошенничествъ и преступныхъ соглашеній, которыя стали бы возможны при иномъ порядкѣ ве-

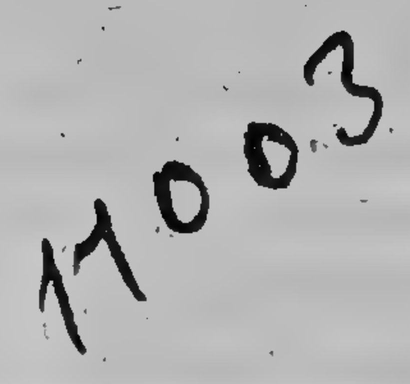
щей, слѣдуетъ всегда помнить, что корабельщикъ избирается и назначается судохозяевами, и, назначая его на столь отвѣтственное мѣсто, они представляютъ его публикѣ, какъ лицо, заслуживающее вѣры и довѣрія; и если бы купцы, которыхъ обманываетъ корабельщикъ, не могли найти удовлетворенія у тѣхъ, кто этого корабельщика назначилъ, они часто имѣли бы справедливое основаніе жаловаться, что по небрежности или ошибкѣ судохозяевъ они понесли непоправимый вредъ, непоправимый потому, что корабельщикъ рѣдко бываетъ въ состояніи возмѣстить болѣе или менѣе значительный уронъ».

Какъ мы видѣли выше, законъ ничего не говоритъ объ отвѣтственности судохозяевъ по договорнымъ соглашеніямъ корабельщиковъ. Въ виду этого, нельзя не отмѣтить, какъ весьма важное явленіе, что суды выдѣляютъ изъ числа прочихъ случаевъ отвѣтственность судохозяевъ за займы, произведенные корабельщикомъ на предметъ починки корабля, снабженія его съѣстными припасами и т. п. (здѣсь идетъ рѣчь о простыхъ займахъ, а не о бодмереѣ, о чемъ будетъ сказано въ своемъ мѣстѣ). По этому вопросу въ судебной практикѣ замѣтно нѣкоторое колебаніе; такъ, напримѣръ, лордъ Канцлеръ Гардвикъ (въ дѣлѣ Buxton u. Snee, 1 Vesey, 154, 1748) выразилъ сомнѣніе въ томъ, можно ли взыскивать со всѣхъ корабельныхъ товарищей деньги, данныя взаймы корабельщику, который дѣйствовалъ на основаніи приказа начальнаго товарища. Въ общемъ, однако, судебная практика держится взглядовъ, высказанныхъ лордомъ Абингеромъ въ дѣлѣ Arthur v. Barton (6 M. & W. 138; 9. L. J. Ex. (N. S.) 187) и лордомъ Эшеромъ въ дѣлѣ Gunn v. Roberts (L. R. 9 C. P. 331, 335, 336). Первый изъ этихъ знаменитыхъ юристовъ сказалъ такъ: «въ силу общей власти, принадлежащей корабельщику, онъ вправѣ заключать договоры и дѣлать все необходимое для должнаго и надлежащаго совершенія рейса корабля. Но, обыкновенно, эта власть не распространяется на тѣ случаи, гдѣ можетъ вмѣшаться самъ судохозяинъ, какъ, напримѣръ, въ портѣ приписки или въ портѣ, гдѣ имѣется предварительно назначенный агентъ, который можетъ лично принять участіе въ совершеніи требуемой сдѣлки.

Поэтому, если судохозяинъ или его агентъ находятся въ портѣ или настолько близко къ нему, что можно разумно ожидать ихъ личнаго вмѣшательства, корабельщикъ, если онъ спеціально не уполномоченъ на то, и если нѣтъ особаго торговаго обычая, позволяющаго ему это сдѣлать, не можетъ пользоваться кредитомъ своего хозяина, но долженъ предоставить сдѣлать это самому хозяину или его агенту. Но если корабль находится въ иностранномъ портѣ, или въ англійскомъ портѣ, но на значительномъ разстояніи отъ мѣста жительства хозяина, а требуется немедленно купить провизію и другія вещи, обстоятельства даютъ корабельщику право воспользоваться кредитомъ судохозяина».

Масса колебаній и недоразумѣній вызывается вопросомъ о томъ, имѣетъ ли право иска къ судохозяину кредиторъ, давшій деньги корабельщику въ добросовѣстномъ невѣдѣніи, что въ мѣстѣ сдѣлки находится судохозяинъ или его агентъ. По этому вопросу существуетъ цѣлый рядъ судебныхъ рѣшеній, но ни изъ одного изъ нихъ нельзя почерпнуть общаго руководящаго правила.

Въ заключеніе мы считаемъ необходимымъ отмѣтить еще весьма своеобразное постановленіе англійскаго права, согласно которому судохозяинъ можетъ сложить съ себя всякую отвѣтственность за дѣйствія корабельщика. Для этого онъ долженъ только ясно объявить о таковомъ своемъ намѣреніи. Суды требуютъ, однако, чтобы объявленіе о сложеніи съ себя отвѣтственности было выражено вполнѣ ясно и точно, и всякую неясность толкуютъ во вредъ сложившему съ себя отвѣтственность хозяину (The Manchester Trust Ld v. Furness, Witby & Co 8 Asp. M. C. 57; Tormanand Co, Proprietary Ld. v. Ship Liddesdale 9 Asp. M. C. 45).

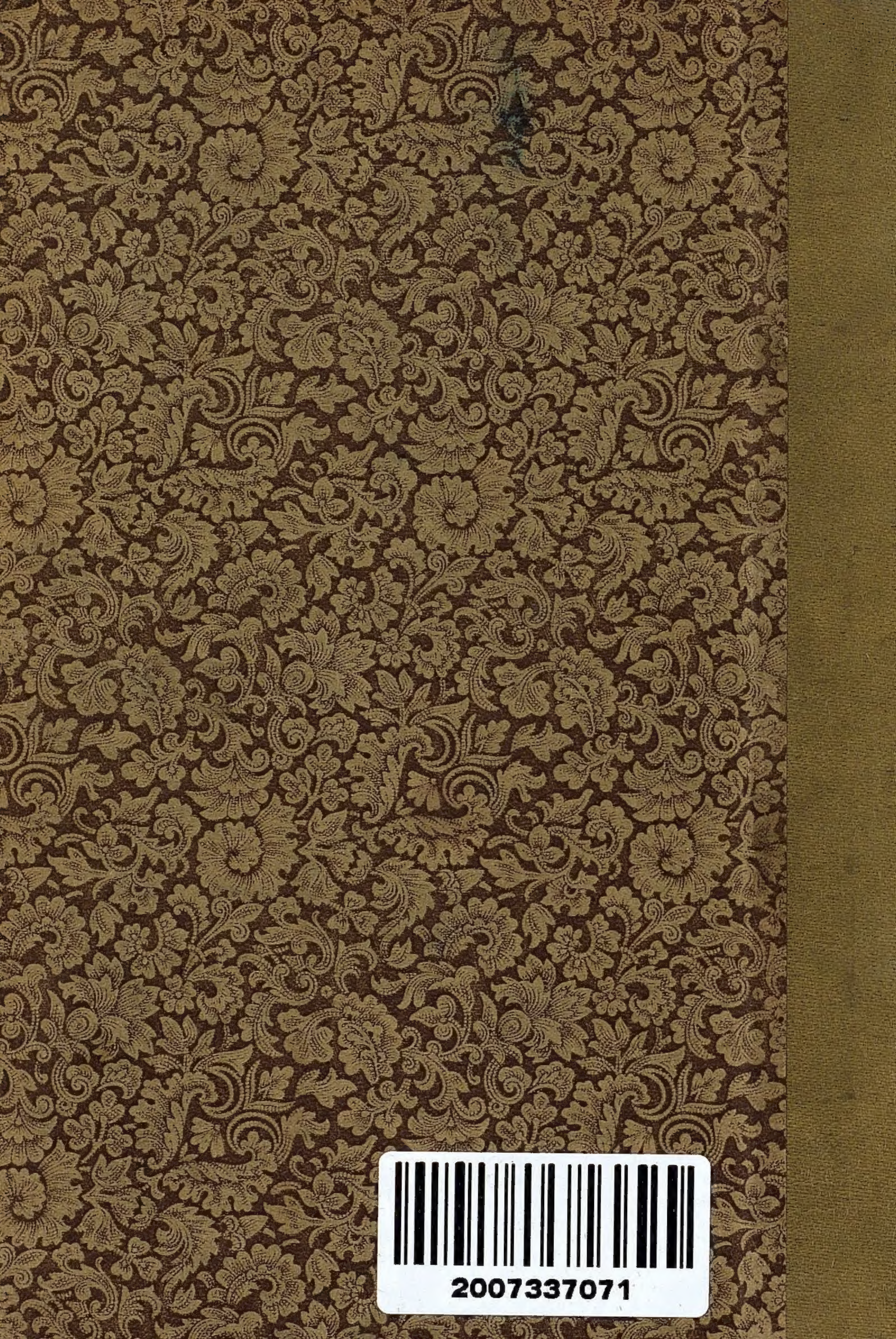


ОГЛАВЛЕНІЕ.

Цѣна 50 коп.

Съ требованіями обращаться въ книжный складъ «ЮРИДИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ», С.-ПЕТЕРБУРГЪ, ЯМСКАЯ, 21.




2007337071